VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 13)**

z dnia 31 marca 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia
Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 13)

31 marca 2016 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat przyjęcia przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej Europejskiego Porozumienia o Głównych Śródlądowych Drogach Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN),

– informację na temat Odrzańskiej Drogi Wodnej i perspektyw dla projektu Kanału Odra-Dunaj-Łaba,

– informację na temat realizacji umowy pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu, żegluga).

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Materna** sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Mariusz Gajda** podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Zielińska-Heitkotter** naczelnik wydziału w Departamencie Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Marian Zaręba** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Robert Kęsy** p.o. zastępca prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej wraz ze współpracownikami, **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, **Maciej Gromek** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, **Paweł Macha** burmistrz Kuźni Raciborskiej, **Gabriela Tomik** wiceburmistrz Kuźni Raciborskiej, sekretarz Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej", **Michał Fita** radny Rady Miasta Racibórz, **Czesław Szarek** prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej", **Jan Popończyk** członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych, **Zbigniew Antonowicz** prezes zarządu Stowarzyszenia „Odrą w Świat", **Grzegorz Walczukiewicz** dyrektor biura, pełnomocnik zarządu Związku Miast i Gmin Morskich, **Jan Stasiak** przewodniczący Rady Interesantów Portu Szczecin, **Mariusz Korzeba** ekspert do spraw podatkowych Pracodawców RP wraz ze współpracownikami, **Roman Rogalski** ekspert Konfederacji Lewiatan.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie. Przepraszam za spóźnienie. Dużo się dzieje. Rozpoczynamy posiedzenie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa parlamentarzystów. Witam pana Jerzego Maternę, sekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Nie wiem, czy będzie pan Krzysztof Kozłowski. Zapowiadał się, ale równolegle trwa kilka posiedzeń komisji. Ma być pan Mariusz Gajda, podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska. Drodzy państwo, równolegle trwają posiedzenia. Musimy jakoś to wszystko pogodzić. Mam nadzieję, że pan minister zdąży dotrzeć, a kiedy dotrze wyrazi swoją opinię w punktach drugim i trzecim. Będziemy kontynuować posiedzenie.

Mamy kworum? Mamy.

Chciałabym przywitać naszych gości, a mianowicie pana Zbigniewa Antonowicza, prezesa Stowarzyszenia „Odrą w Świat”, pana Przemysława Dacę, dyrektora Departamentu Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Michała Fitę, radnego Rady Miasta Racibórz, pana Macieja Gromka, dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, pana Pawła Gronowa, naczelnika Wydziału Krajów Niemieckojęzycznych w Departamencie Polityki Europejskiej Ministerstwa Spraw Zagranicznych, panią Annę Jastrzębską, zastępcę dyrektora Departamentu Inwestycji i Nadzoru w Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej, pana Konrada Kępińskiego, starszego specjalistę w Departamencie Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Rozwoju, pana Roberta Kęsego, p.o. zastępcę prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, panią Małgorzatę Kondratowicz, eksperta w Departamencie Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Marcina Konopackiego, przedstawiciela Pracodawców RP, panią Joannę Kopczyńską, zastępcę dyrektora Departamentu Zasobów Wodnych w Ministerstwie Środowiska, pana Mariusza Korzebę, eksperta do spraw podatkowych Pracodawców RP, pana Pawła Machę, burmistrza Kuźni Raciborskiej, kapitana Żeglugi Wielkiej i Śródlądowej, pana Jana Popończyka ze Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych, pana Jana Pysia, dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, pana Romana Rogalskiego, eksperta Konfederacji Lewiatan, pana Jana Stasiaka, przewodniczącego Rady Interesantów Portu Szczecin, pana Czesława Szarka, prezesa zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”, panią Gabrielę Tomik, sekretarz Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”, jak też panią burmistrz, pana Grzegorza Walczukiewicza, dyrektora biura i pełnomocnika zarządu Związku Miast i Gmin Morskich, pana Stanisława Wójcika, dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie, pana Mariana Zarębę, doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli, panią Katarzynę Zielińską-Heitkotter, naczelnik wydziału w Departamencie Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Rozwoju, pana Przemysław Żukowskiego, radcę ministra w Departamencie Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam państwa bardzo serdecznie.

Dzisiaj mamy dosyć ambitny program. Cieszę się, że państwo zaszczycili nas swoją obecnością. Proponuję przejść do punktu pierwszego, czyli rozpatrzenia informacji na temat przyjęcia przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej Europejskiego Porozumienia o Głównych Śródlądowych Drogach Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN). Bardzo proszę o zabranie głosu przez pana ministra. Potem głos będą zabierali państwo parlamentarzyści, następnie goście. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Jerzy Materna:

Dziękuję. Pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo!

Dwa zdania tytułem wstępu. Jeżeli chodzi o nasz program rozwoju polskich śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, który będzie stanowił uzupełnienie strategii rozwoju transportu do 2020 roku z perspektywą do roku 2030, można powiedzieć, że obecnie jesteśmy na jego ukończeniu. Konsultowaliśmy go ze środowiskiem. Wpłynęło kilka uwag. Ostatnio było spotkanie w Ministerstwie Rozwoju, które też przesłało nam kilka uwag. Praktycznie uzupełniamy, korygujemy program. Generalnie nie zmieni on swojego kształtu, nie zmienimy też założenia, o którym mówiliśmy, że na drogach śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym chcemy przywrócić czwartą klasę żeglowności. Taki jest nasz cel. Mówię to tytułem wstępu.

Po to, żeby to wykonać, przede wszystkim musimy przystąpić do międzynarodowego porozumienia o głównych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia, porozumienia AGN. Porozumienie to powstało w 1996 roku. Skupia ono prawie trzydzieści państw. Polska do niego nie należy. Musimy do niego przystąpić. Jeszcze jedno zdanie uzupełnienia. Porozumienie wytycza dziewięć szlaków dróg śródlądowych o znaczeniu międzyna-

rodowym. W Polsce są trzy: E30, E40 i E70. Po to, żebyśmy mogli to realizować, musimy przystąpić do wspomnianego porozumienia. Jest to bardzo ważne.

Z uwagi na to, że są znaczne obciążenia państwa pod względem finansowym, będzie tu zastosowana tzw. duża ratyfikacja, będzie to ratyfikowane poprzez ustawę z uwagi na to, że w art. 89 Konstytucji RP jest powiedziane wprost, iż porozumienia międzynarodowe, które niosą znaczne obciążenia państwa pod względem finansowym, muszą być ratyfikowane na drodze ustawowej. Obecnie jesteśmy w trakcie rozmów z Ministerstwem Spraw Zagranicznych. Uzgadniamy wszystkie szczegóły. Lada moment przyślemy projekt ustawy wraz z uzasadnieniem. Czekamy jeszcze na przesłanie przez ONZ uwierzytelnionej kopii konwencji, która jest niezbędna do rozpoczęcia procedury ratyfikacji. Czekamy z tzw. certyfikatem po to, żeby można było to przetłumaczyć. Doślemy do tego uzasadnienie. Wtedy trafi to do Ministerstwa Spraw Zagranicznych i nastąpi procedowanie przez rząd. Następnie trafi to do Sejmu. Przewidujemy, że potrwa to około sześciu miesięcy, a więc jeszcze w tym roku powinniśmy zakończyć cały proces. Jest to rzecz podstawowa, która da nam przepustkę do tego, żebyśmy równolegle mogli przystąpić do porozumienia na wzór Komisji Reńskiej i Komisji Dunajskiej. Będą w nim uczestniczyć cztery państwa: Polska, Czechy, Słowacja, Niemcy. Chcemy stworzyć podobne porozumienie.

Następnie chcemy sięgnąć do Unii Europejskiej po duże środki z programu TEN-T. W programie „Łącząc Europę" jest kwota około 30.000.000 tys. euro. Mamy tu przepustkę. Będziemy w AGN. Będziemy chcieli prosić Komisję Europejską, Unię Europejską, żeby z powrotem nas wciągnęła do sieci TEN-T. Z końcem roku 2013, niestety, utraciliśmy członkostwo z uwagi na to, że nasz rząd nic nie robił, jeżeli chodzi o drogi śródlądowe o znaczeniu międzynarodowym, czyli drogi czwartej klasy. Nie było w tym zakresie żadnego programu na lata 2014-2020. W związku z tym wypadliśmy z tego. Teraz chcemy przystąpić na nowo.

Chcemy, żeby dzięki naszej aktywności czas oczekiwania był skrócony. Przypomnę, że następne wejście, następne okienko, kiedy będzie można przystąpić do TEN-T, będzie w roku 2023. Nas to nie zadowala. Będziemy starali się być bardzo aktywni na forum europejskim, żeby czas oczekiwania skrócić przynajmniej do roku 2018, roku 2019. Będziemy wówczas przygotowani w sensie porozumienia czterech państw, o których wspomniałem, czyli Czech, Słowacji, Polski i Niemiec. Utworzymy Międzynarodową Komisję do spraw Odry. Będziemy chcieli wówczas sięgnąć po duże środki unijne z programu „Łącząc Europę", którego budżet wynosi około 30.000.000 tys. euro.

W resorcie myślimy, mamy plany, żeby przy pomocy owych środków wykonać kanał Racibórz-granica państwa oraz Kanał Śląski. Chcemy żeby przynajmniej te dwa duże programy były ujęte, żeby można było sięgnąć po środki. Przypomnę, że Kanał Śląski jest wyceniany na około 11.000.000 tys. zł. Oczywiście to wszystko jest jeszcze nieaktualne. Sięgnęliśmy po materiały regionalnych zarządów gospodarki wodnej. Także z innych materiałów, które były dostępne, wynika, że Kanał Śląski będzie kosztował właśnie tyle, a kanał łączący Racibórz z granicą państwa będzie kosztował 2.300.000 tys. zł. O takie środki będziemy próbowali zabiegać w Unii Europejskiej w ramach programów TEN-T i „Łącząc Europę".

Powtórzę, że w ciągu czterech lat chcemy przynajmniej częściowo przywrócić Odrę do żeglowności. Oczywiście na całej długości nie będzie to klasa czwarta. Obecnie przeprogramowujemy środki, które mamy. Pan minister Gajda powie szczegółowo na ten temat. Chcemy zlikwidować wąskie gardła na odcinku Odry swobodnie płynącej. Chcemy też rozpocząć inwestycje związane z dwoma stopniami wodnymi w Ścinawie i Lubiążu. Oczywiście rozpoczniemy wszystkie roboty remontowe na Odrze skanalizowanej pomiędzy Raciborzem a Wrocławiem. Kanał Gliwicki również będzie remontowany i przystosowywany do czwartej klasy. Prace te chcemy rozpocząć niezwłocznie. Lada moment rozpiszemy też przetarg na studium wykonalności dla całej Odry od Raciborza do Szczecina. Dużo nam to da.

W jaki sposób pójdziemy? Generalnie w realizację programu chcemy włączyć samorządy oraz duże firmy energetyczne. Jak państwo wiecie, środków nie wystarczy, jeżeli nie zbudujemy pewnego planu, pewnej wizji strategii po to, żeby cały program mógł się

spiąć. Chcemy sięgnąć po plan Unii Europejskiej, tzw. plan Junckera. Cały budżet wynosi około 300.000.000 tys. euro. Z ostatnich spotkań wiemy o tym, że w zakresie planu Junckera zostały obniżone kryteria. Jest zatem szansa, żeby włączyły się w to firmy energetyczne budując stopnie wodne i elektrownie na Odrze. Będzie się to pięknie bilansowało. Mam nadzieję, że pomogą też samorządy. Przypomnę, że są to stopnie wodne i elektrownie, ale mamy też możliwości budowania mostów, które będą łączyły dwa brzegi. Wiadomo, że na Odrze brakuje przepraw mostowych. W samym województwie lubuskim mamy cztery przeprawy promowe, które na ten moment praktycznie nie funkcjonują. W zeszłym roku przez trzy czwarte roku były nieużyteczne z uwagi na niski stan Odry. Jeżeli będziemy poprawiać żeglowność, w tym momencie będziemy też poprawiać stan naszych rzek.

Przy okazji odniosę się do trzeciego punktu. Umowa z Niemcami została podpisana pod koniec zeszłego roku, bodajże w październiku 2015 roku. Jest ona dla nas niekorzystna. Kiedy przystąpimy do międzynarodowego porozumienia AGN, będzie to akt wyższego rzędu. Będziemy wówczas mieli podstawę do renegocjacji niekorzystnej dla nas umowy. Przypomnę, że jest ona niekorzystna z uwagi na to, że obejmuje klasę trzecią. Niestety, ale nas to nie interesuje. Chcemy, żeby była klasa czwarta z uwagi na to, że wówczas możemy sięgać po środki z Unii Europejskiej. Nasz cel jest taki, żeby nie robić trzeciej klasy, tylko wszystkie plany, które były robione w porozumieniu z Niemcami, przeprojektować na klasę czwartą. Taki jest nasz cel w tym zakresie. Właściwie to tyle, jeżeli chodzi o nasze plany na ten moment w stosunku do Odry. Jeżeli będą pytania, będziemy starali się na nie odpowiedzieć.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę, panie pośle. Pan poseł Misiło.

Poseł Piotr Misiło (N):

Dzień dobry. Pani przewodnicząca, panie ministrze!

Mam chyba fundamentalne pytanie. Powiedział pan, że umowa jest niekorzystna, ponieważ obejmuje klasę trzecią. A jaką klasę żeglowności mamy obecnie?

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Jeżeli chodzi o tamten odcinek... Przepraszam.

Poseł Piotr Misiło (N):

Jest to pytanie trochę retoryczne. Boję się czegoś takiego. Mamy klasę, której sporo brakuje do trzeciej, a nie chcemy klasy trzeciej, tylko od razu klasę czwartą. Rozumiem ideę i strategicznie absolutnie się z tym zgadzam. Nasze myślenie strategiczne powinno dotyczyć czwartej klasy. Nie mam co do tego cienia wątpliwości. Niemniej życie, biznes, cała piętnastoletnia empiria pokazują mi, że chyba warto robić to małymi kroczkami. Skoro w zakresie żeglowności jesteśmy, za przeproszeniem, „w czarnej dupie", a jesteśmy, i trzeba to sobie jasno powiedzieć, to zróbmy chociaż najszybciej jak możemy trzecią klasę, a strategicznie grajmy o klasę czwartą. Nie mówmy, że pominiemy klasę trzecią i od razu wskoczymy do klasy czwartej. Obawiam się, że w obecnych realiach biznesowo-ekonomicznych może się to okazać mrzonką i nie będziemy mieć klasy ani trzeciej, ani czwartej. Cały model biznesowy, który od lat funkcjonuje w Unii Europejskiej, w Stanach Zjednoczonych, w Azji, wskazuje na to, żebyśmy robili to sukcesywnie. Proszę więc o autorefleksję. Być może warto zacząć od klasy trzeciej, mając na uwadze klasę czwartą, a nie pomijać klasę trzecią i od razu wskakiwać do klasy czwartej, która jest bardzo odległa i która wymaga kosztów niebotycznie większych niż klasa trzecia. Strategicznie jestem absolutnie za, ale inaczej widzę drogę dojścia.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Myślałam, że to ja jestem emocjonalna. Proszę, panie pośle, o trochę subtelniejsze określenia na posiedzeniu Komisji, chociaż mocne słowa na pewno nie raz by się przydały, zwłaszcza w poprzednich ostatnich ośmiu latach zaniedbań w obszarze żeglugi śródlądowej. Bardzo proszę, pani poseł Masłowska.

Poseł Gabriela Masłowska (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Chciałabym zapytać, na jakim etapie jest procedura związana z przystąpieniem Polski do Europejskiego Porozumienia o Głównych Śródlądowych Drogach Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym, czyli AGN. Na jakim etapie jesteśmy? Kiedy można się spodziewać finalizowania owych spraw?

Chciałabym też zapytać co z Wisłą. Cały czas mówimy o Odrze, co bardzo cieszy. Przedsięwzięcia, których podejmuje się obecny rząd, są to ogromne przedsięwzięcia. Mogą one przynieść niewyobrażalne pozytywne skutki gospodarcze i społeczne dla rozwoju Polski. Bardzo to cieszy. Niemniej cały czas mówimy o Odrze. A co z Wisłą? Przecież jest to jedna z głównych rzek, która może mieć tutaj ogromne znaczenie. Wymaga ona rewitalizacji. Z konferencji, którą organizowałam na ten temat przed Świętami w Sejmie z udziałem różnych ekspertów, inżynierów, naukowców, wynikało, że jeżeli chodzi o Wisłę, są ogromne potencjalne możliwości, a jednocześnie są ogromne zaniedbania. Wręcz stwierdzono, że jeżeli nie będziemy nic czynić w tym kierunku, to w ciągu czterech, pięciu lat może się okazać, że nie będzie możliwe odzyskanie Wisły dla transportu wodnego. Wobec tego co z Wisłą? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Troszeczkę dzielimy tematy. Akurat dzisiaj przyszła kolej na Odrę, ale Wisła na pewno też leży nam na serduszku. Dobrze. Zgłaszał się pan poseł Kazimierz Kotowski. Bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Kotowski (PSL):

Pani przewodnicząca, drodzy państwo!

Pani poseł Masłowska dotknęła, poruszyła temat Wisły. Chciałbym wypowiedzieć się na ten sam temat. Przełóżmy to na drugi etap, jak stwierdziła pani przewodnicząca, kiedy będziemy mówić o Wiśle. Ze swej strony chciałbym jednak bardzo prosić, żeby nie był to odległy czas, jak też żebyśmy za bardzo nie dzielili naszych wodnych dróg żeglownych na pierwszy etap i drugi etap, tylko postarali się prowadzić je równolegle. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Prowadzimy równolegle, ale niezależnie od tego na jednym posiedzeniu Komisji nie da się omówić dużych programów, gdyż siedzielibyśmy tutaj sześć godzin. Nie ma takich możliwości. Drodzy państwo, mimo wszystko zachęcam państwa parlamentarzystów do przeanalizowania naszego programu na pół roku. Czasami mam wrażenie, że zadajecie państwo pytania, jakbyście nie znali programu, który sami zaproponowaliście. W związku z tym, że program jest na sześć miesięcy, bardzo proszę o przygotowanie się już na kolejne sześć miesięcy, żebym nie musiała prosić o propozycje zagadnień na następne pół roku. Dziękuję ślicznie.

Czy zgłasza się jeszcze ktoś z państwa parlamentarzystów? Pan poseł Marchewka. Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję uprzejmie. Pani przewodnicząca, panie ministrze!

Zwracam się z pytaniem dotyczącym programu pogłębienia Odry granicznej. Bardzo proszę o podanie szczegółów. Uważam, że to, iż rząd planuje dążyć do zwiększenia klasy żeglowności, do poprawy w tym zakresie, jest to rzeczywiście krok w dobrą stronę. Natomiast osiągnięcie owego celu na pewno będzie trudniejsze niż to, co zostało wynegocjowane w umowie. Myślę mianowicie o finansowaniu inwestycji ze źródeł zewnętrznych. Z tego, co pamiętam, wszystkie inwestycje miały być finansowane między innymi z Banku Światowego. Pieniądze zostały wynegocjowane. Jeżeli rząd planuje zmienić zakres umowy, rodzi się pytanie, czy finansowanie zostanie utrzymane. Na ile realne jest potencjalne zwiększenie finansowania po to, żeby osiągnąć wyższą klasę? Uprzejmie proszę o odpowiedź na pytanie, czy są prowadzone bądź będą prowadzone rozmowy z instytucjami, które zapewniły finansowanie. Jeżeli tak, to na jakim są etapie? Czy w ogóle możliwe jest, żeby w przypadku zmiany planów i zwiększenia klasy żeglowności

do klasy czwartej finansowanie zostało utrzymane? Na ile jest ono zapewnione? Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Gwoli wyjaśnienia, drodzy państwo, jak państwo pamiętacie, mieliśmy prezentację projektu dotyczącego programu rozwoju żeglugi śródlądowej razem z założeniami do ustawy o pracy na statkach żeglugi śródlądowej. Będziemy również omawiali informację na temat wykorzystania potencjału gospodarczego rzek w Polsce z uwzględnieniem budowy i rozwoju infrastruktury hydrotechnicznej. W związku z tym jeżeli chcecie państwo skupić się jeszcze na poszczególnych odcinkach, projektach, programach, bardzo proszę to uwzględnić składając swoje propozycje, dlatego że dzisiejsze posiedzenie Komisji wyszło naprzeciw konkretnemu zapotrzebowaniu akurat na ten projekt, dlatego że jest o czym rozmawiać. Są to konkretne daty, rozmowy pomiędzy ministrami, jak też instytucjami Unii Europejskiej, konsultacje międzynarodowe. Wynikało to z państwa propozycji. Bardzo proszę przywiązywać wagę do państwa propozycji odnoszących się do zagadnień omawianych na posiedzeniach Komisji. To tyle mojego komentarza.

Jeżeli państwo pozwolicie, może w tym momencie przejdziemy do odpowiedzi ze strony pana ministra, a potem będzie następna tura. Dobrze? Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Odpowiadając na pierwsze pytanie, dlaczego nie trzecia tylko czwarta klasa, powtórzę jeszcze raz to, co mówiłem. Opracowaliśmy plan, strategię. Wynika z niej jasno, że chcemy przystąpić do porozumienia AGN, które zakłada czwartą klasę żeglowności, czyli drogi o statusie międzynarodowym. Żadnej złotówki nie chcemy wydać źle. W związku z tym wszystkie programy, które były na lata 2014-2020, chcemy przeprojektować po to, żeby żadnej złotówki nie wydać źle, żeby nie robić trzeciej klasy, a za chwilę zmieniać ją na czwartą klasę. Zakładamy plan, strategię na lata 2020-2030, czyli na piętnaście lat. W ciągu najbliższych piętnastu lat chcemy osiągnąć czwartą klasę. Oczywiście zaraz jej nie będzie. Dlatego przez cztery lata tam, gdzie można, chcemy usunąć wąskie gardła po to, żeby już rozpocząć żeglugę. Na części drogi będzie klasa trzecia, ale wszystko to, co podejmiemy, co będziemy realizować, będzie w klasie czwartej.

Pan poseł Marchewka pytał o Bank Światowy. Oczywiście już toczą się rozmowy. Uczestniczy w nich pan minister Gajda, gdyż jak państwo wiecie, nasz resort jest nowy. Jeszcze nie mamy wszystkich kompetencji. Mam nadzieję, że lada moment kompetencje te będą po naszej stronie w takim sensie, że to my będziemy odpowiadać za ów temat. Na ten moment jest to w Ministerstwie Środowiska. Dlatego kiedy pan minister Gajda przyjdzie, na pewno szczegółowo opowie na ten temat.

Na pewno nie chcemy zerwać z Bankiem Światowym. Wiemy o tym, że rozmowy będą bardzo trudne. Już się rozpoczęły. W zeszłym tygodniu było spotkanie na temat przeorientowania projektów. Oczywiście Bank Światowy podchodzi do tego nieprzychylnie. W końcu jednak jeżeli bierzemy kredyt, mamy prawo robić to tak, żeby było to racjonalne. Na pewno nie będzie lekko, ale jesteśmy po to, żeby to wszystko wyprostować, oczywiście nie tracąc kredytów, które Bank Światowy zadeklarował. Na każdym etapie mamy przecież prawo zmieniać nasze plany. Myślę, że będą to plany docelowe na piętnaście lat. Mam nadzieję, że następny rząd nie będzie ich zmieniał i znów przeprojektowywał w kierunku trzeciej klasy. Jak mówię, chcemy sięgnąć po środki unijne, a możemy sięgnąć tylko wtedy, kiedy nasza strategia będzie dotyczyła czwartej klasy. Jak powiedziałem na wstępie, przystąpimy do TEN-T. Będziemy mogli wówczas sięgać po duże środki unijne.

Mam nadzieję, że plan Junckera, że firmy energetyczne pomogą nam w tym wszystkim, że będziemy mogli to realizować. Chcemy to wszystko poukładać. Nie sztuką jest zrobić plan i odłożyć go na półkę. Sztuką jest wszystko zgrać, pogodzić wszystkie strony, zachęcić je do uczestnictwa. Mam na myśli samorządy, firmy energetyczne i inne. Mam nadzieję, że częściowo włączą się w to również armatorzy i inni.

Teraz mówimy o Odrze. Jeżeli przywrócimy drogę o czwartej klasie żeglowności, to z obliczeń, z planów pana doktora Plucińskiego jednoznacznie wynika, że jest duże

zainteresowanie środowisk, firm, które deklarują, że będą przewozić po Odrze od 20.000 tys. do 25.000 tys. ton. Przecież nie robimy tego dla siebie. Z drugiej strony chcemy realizować plany Unii Europejskiej, która mówi, że do roku 2030 transport drogowy powyżej trzystu kilometrów ma być przeniesiony na kolej lub drogi śródlądowe. Będziemy realizować plan, który zakłada Unia Europejska. Zgodnie z obliczeniami firmy Global, pana Kamila Wyszkowskiego, jeżeli Odrę i Wisłę doprowadzimy do czwartej klasy żeglowności, oszczędności z tego tytułu będą rzędu 30.000.000 tys.-35.000.000 tys. rocznie. Są to potężne środki.

Mówimy o bezpieczeństwie, o wypadkach. Przecież wiecie państwo, że dzisiaj koszt wypadków to prawie 50.000.000 tys. zł. Mamy 20 tys. wypadków. Średnio wychodzi, że jeden wypadek to ponad 1200 tys. zł. Jeżeli transport przeniesiemy częściowo na drogi śródlądowe, będzie mniej wypadków. Będzie bardziej ekologicznie, będzie mniej dwutlenku węgla. Dostaniemy tzw. bonusy. Jest wiele korzyści z tego tytułu. Walka toczy się o ważny cel.

Istotny jest jeszcze jeden ważny moment. Transport rzeczny jest czterokrotnie tańszy w stosunku do transportu drogowego. Oznacza to, że wiele firm wówczas wchodzi do gry. Z badań pana doktora Plucińskiego wynika, że wystarczy obniżyć tylko o 10% i firmy już mają możliwość eksportu swoich towarów, podczas gdy dotychczas nie miały takiej możliwości.

A więc wpisujemy się tu w program gospodarczy. Przecież o to nam chodzi, żeby nasze państwo jak najwięcej osiągało z tego tytułu, żeby się rozwijało. Przywracając żeglowność doprowadzimy do tego, że więcej firm będzie składało zamówienia u armatorów. Armatorzy jeżeli nie mają statków, ponieważ dzisiaj wszystko jest starego typu, idą do stoczni i zamawiają w stoczniach statki. W tym momencie tworzy się koło zamachowe, rozwijają się stocznie rzeczne. A przecież o to nam chodzi. Za moment będziemy mieli ustawę stoczniową. Będzie ona obejmowała także stocznie śródlądowe. Chcemy innowacyjnej gospodarki, żeby to wszystko zaczęło się nakręcać. O to nam przecież chodzi, żeby był efekt gospodarczy. Jest to naszym celem. Dlatego proszę się nie niepokoić trzecią klasą. Wszystko, co chcemy robić, chcemy robić po to, żeby podwójnie nie wydawać złotówek. Dlatego przeprojektowujemy. Właściwie jeszcze nic nie zostało zrealizowane z perspektywy na lata 2014-2020, a więc nic nie tracimy. W ciągu dwóch, trzech miesięcy będzie następowało przeorientowanie tego wszystkiego. Poza tym będziemy mieli świadomość, że dobrze wydajemy środki.

Pani poseł Masłowska już wyszła, ale odpowiem jednym zdaniem. Wisłę traktujemy tak samo. Wpisując się w AGN mówimy o trzech szlakach: E30, E40 i E70, który dotyczy Odry. Po to, żeby była jasność, powiem, że chcemy traktować to równolegle, ale od czegoś trzeba zacząć. Powiem szczerze, że prawdopodobnie łatwiej będzie dostosować do czwartej klasy Wisłę niż Odrę, ponieważ Wisła jest bardziej energetyczna, mówiąc w cudzysłowie. Łatwiej będzie stawiać stopnie wodne i elektrownie. Zresztą firma Energa dała przykład i zrobiła plan dla Wisły. Chcemy go realizować. Chcemy im pomóc oraz wpiąć do tego jeszcze inne firmy energetyczne, takie jak Enea, Tauron, PGE i inne po to, żeby razem, wspólnie stworzyć duży program. Nie chcemy tego robić trzydzieści lat. Zakładamy, że uda się to zrealizować przez piętnaście lat. Będzie to osiągnięcie. Chcemy stworzyć plan.

Jak mówię, Wisłę traktujemy bardzo poważnie. Z badań pani profesor Wojewódzkiej -Król wynika jasno, że przystosowanie na odcinku od Warszawy do Gdańska spowoduje przychody dla państwa rzędu 18.500.000 tys. zł. Cały koszt owej inwestycji wynosi około 31.000.000 tys. zł. Chyba logicznym jest, że musimy to podjąć, że musimy robić tak, żeby jak najszybciej to ruszyło. Dlatego jedno z drugim się łączy. Nie dzielmy społeczeństwa, że Odra stanowi priorytet. Nie. Priorytetem jest dla nas Odra i Wisła. Trzy szlaki E30, E40 i E70 są dla nas priorytetem. Będziemy to realizować. Problemem jest tylko to, żeby znaleźć firmy i wspólnymi siłami, czyli razem z samorządami, razem z dużymi firmami energetycznymi, zbudować to tak, żeby wypaliło. Tylko w tym jest problem. Były to wszystkie pytania, które zostały zadane.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Misiło. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Króciutko, panie ministrze, od strony pragmatycznej. Proszę, żeby powiedział pan oczywiście ramowo, kiedy w ramach swojego myślenia strategicznego rozmawia pan u siebie w ministerstwie, mówi do nas dzisiaj o czwartej klasie żeglowności, to który rok ma pan na myśli. Nie oczekuję deklaracji, że powie mi pan, że rzeka będzie pogłębiona w tym roku. Kiedy pan o tym mówi, to czy myśli pan o roku 2028, o roku 2046, a może o roku 2022? Jest to pierwsze pytanie. Chciałbym zobaczyć, jak strategicznie myśli pana ministerstwo.

Druga rzecz. Jeżeli dobrze zrozumiałem, na zasadzie nieformalnej będą państwo pogłębiali to do trzeciej klasy. Jeżeli dobrze zrozumiałem, że na zasadzie nieformalnej będzie pogłębianie, udrażnianie do trzeciej klasy, to znowu mam pytanie, jak pan myśli, w którym roku będzie nieformalna trzecia klasa. Chciałbym zobaczyć, jaka jest to perspektywa czasowa. Czy rozmawiamy o zakresie średniookresowym, czy tylko o długookresowym? Rozumiem, że nie o krótkookresowym, ponieważ w krótkim okresie nie da się tego zrobić.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Szałabawka.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Panie ministrze, proszę brać poprawkę na pana posła, dla którego małość jest znaczeniem. Mieliśmy to też przy rozmowie o stoczniach, dlaczego ma być 5000 tys. przy budowie statków. Jest to pan poseł, dla którego każde wyzwanie jest przerażające, szczególnie wyzwanie nie pana posła. Ewidentnie pan poseł Misiło nie zrozumiał, o czym pan minister mówił, kiedy wyraźnie zaznaczył, że będziemy sukcesywnie wchodzić w czwartą klasę żeglowności, wdrażać perspektywy. Dla mnie jest to oczywiste. Nie wiem, być może pan minister jeszcze raz powtórzy, aczkolwiek jak mówię, pan poseł Misiło jest znany z tego, że dla niego nic nie powinno się rozwijać, tylko pozostać w takiej stagnacji, jaka jest w tej chwili. Jako posłowie nie zgadzamy się z tym. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Myślę, że bardzo dobrze zrozumiałem, podobnie jak z pewnością większość gości na tej sali. Panie pośle, bardzo proszę nie mówić, co miałem na myśli, ponieważ w tym przypadku artykułuję swoje myśli jak do czterolatka. Jeżeli pan nie zrozumiał, proszę się udać na podstawowy kurs komunikacji. Nie chcę być jednak złośliwy. Panie ministrze, rozumiem, że doskonale pan zrozumiał, o czym mówię, ponieważ jest to czytankowe. Panie pośle, pan minister zrozumiał mnie bardzo dokładnie. Zapewne za chwilę udzieli ramowej odpowiedzi. Proszę więc nie czynić wyabstrahowanych wycieczek, ponieważ są one nie na miejscu w tej sali. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Mam prośbę, żebyście panowie po raz kolejny nie rozpoczynali dyskusji bez sensu. Bardzo proszę, panie ministrze. Za chwilę oddam głos gościom.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Jeszcze raz krótko odpowiem. Pytał pan o perspektywę czasową. Powtórzę to, co już powiedziałem na początku. Chodzi o okres 2016-2030. W przybliżeniu chcemy to zrealizować w ciągu piętnastu lat. Więcej będziemy wiedzieli za rok, kiedy poukładamy to wszystko, kiedy przygotujemy studium wykonalności, przede wszystkim kiedy uda się nam zawrzeć porozumienie z firmami energetycznymi. Niebawem rozpoczną się rozmowy z panem ministrem Morawieckim. Będę też rozmawiał z ministrem właściwym do spraw energii, z panem ministrem Tchórzewskim. Będziemy się starali stworzyć to razem, wspólnie.

Z jednej strony Unia Europejska nakazuje nam wdrażać pakiet klimatyczny, nakazuje redukcję w zakresie dwutlenku siarki. Budowa elektrowni jest dobrym przykładem. Z jednej strony jest ekologia, a z drugiej strony to, co chcemy zrobić. Chodzi o retencje poprzez stopnie wodne razem z elektrowniami. Powtórzę jeszcze raz, że na żadnym etapie nigdy nie powiedziałem, że nie chcę robić trzeciej klasy. Przecież nigdzie tak nie powiedziałem, tylko że w jeden rok bądź dwa lata nie da się na całości zrobić czwartej klasy. Wszystko, co będziemy robić, będzie odpowiadało czwartej klasie. Mówię, żeby było to zrozumiałe. Na pewnych odcinkach jej nie będzie, będzie nawet druga klasa, ale dzięki temu, że będą pewne retencje, będzie mogła być sztuczna sterowność wody po to, żeby zapewnić żeglowność na cały okres, żeby statki mogły rozpocząć żeglugę. Może nie statki wymagające czwartej klasy, może nie o takim tonażu, ale na pewno statki będą mogły rozpocząć żeglugę. O to nam chodzi. Powtarzam jeszcze raz, że nie będziemy nic robić w kierunku trzeciej klasy, tyle że zaraz nie uzyskamy czwartej klasy. Mówię, żeby to było jasne. Jak najbardziej może być dyskusja, nawet możemy się trochę spierać, ale chyba zrozumiałe jest, że robimy wszystko w kierunku czwartej klasy, w ogóle nie ma myślenia o klasie trzeciej, tyle że nie uzyskamy tego zaraz, w ciągu roku bądź dwóch lat. Jest to program przynajmniej na piętnaście lat.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Jeszcze raz? Bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Rozumiem, panie ministrze, że sposób myślenia w ministerstwie, które pan reprezentuje, jest taki, że w roku 2030 na całej Odrze chcemy mieć czwartą klasę żeglowności. Taki jest państwa cel?

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dokładnie tak.

Poseł Piotr Misiło (N):

Rok 2030.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Tak chcielibyśmy.

Poseł Piotr Misiło (N):

Dobrze.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Oczywiście odpowiem panu na pytanie. Tak jest na ten moment, więcej na pewno będziemy wiedzieli za rok, kiedy będziemy po wszystkich rozmowach. Z jednej strony przystąpimy do porozumienia AGN, z drugiej strony rozpoczniemy budowanie planu biznesowego, żeby sięgnąć do planu Junckera. Przypomnę, że jest on wykorzystany dopiero w 7%. Do tego w planie Junckera nastąpiło obniżenie reguł, poluzowanie zyskowności. Mamy szansę do tego sięgnąć, a przypomnę, że w planie Junckera są kredyty do czterdziestu lat z zerowym oprocentowaniem. Jest to szansa dla firm energetycznych, żeby przystąpiły do owego planu. Jeżeli uda się nam spiąć zarówno Wisłę, jak i odcinki Odry, wtedy wszystko pójdzie szybko. Jeżeli nie uda się spiąć, ponieważ wiadomo, że środki unijne na lata 2014-2020 są już podzielone – dla nas na Odrę przypada 1.000.000 tys. zł, co nie stanowi dużych środków, a przecież nie będziemy nikomu zabierać – będziemy szukali innych ścieżek. Powtarzam kolejny raz, że będziemy próbowali tak zmontować program, żeby udało się to w połączeniu z samorządami. Samorządy bardzo chcą, codziennie wpływają z samorządów deklaracje poparcia dla programu. Jest bardzo duży pozytywny odzew ze strony samorządów.

Nie ukrywam, że pochodzę z województwa lubuskiego. Jest tam gmina Czerwińsk, przez którą przepływa Odra. Właściwie nie ma żadnego mostu. Między innymi właśnie w tamtym miejscu w gminie Czerwińsk ma być stopień wodny. Jeżeli uda się to połączyć z elektrownią, to będzie też most. Jeżeli będzie stopień wodny, będzie przywrócona żeglowność. Mamy z tego tytułu wiele korzyści. Chodzi o to, żeby w programie było jak

najwięcej uczestników, a więc samorządy, firmy i oczywiście rząd, który będzie wspierał i próbował połączyć to wszystko tak, żeby ruszyło.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Cieszę się, że panowie zrozumieli, że pomiędzy pierwszą a czwartą klasą jest jeszcze druga i trzecia, i że trzeba przez to przejść. Bardzo się cieszę, że w końcu doszliśmy do porozumienia. Chciałabym oddać głos panu podsekretarzowi stanu Mariuszowi Gajdzie. Rozumiem, że w międzyczasie został pan powiadomiony, o jakie informacje chodzi. Bardzo proszę, oddaję panu głos.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska Mariusz Gajda:

Dziękuję bardzo. Jeżeli będą jeszcze jakieś pytania, odpowiem. Rozumiem, że chodzi o sprawę umowy polsko-niemieckiej. Proszę państwa, umowa polsko-niemiecka była negocjowana przez wiele lat. Głównie chodziło tam o sprawy zabezpieczenia przed powodzią.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jest to trzeci punkt. Drodzy państwo, idziemy po kolei.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Jeżeli pani przewodnicząca mi wskaże, dostosuję się.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W tej chwili jest punkt dotyczący rozpatrzenia informacji na temat przyjęcia przez rząd Europejskiego Porozumienia o Głównych Śródlądowych Drogach Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym. Jeżeli ma pan do tego komentarz, to proszę. Potem jest informacja na temat Odrzańskiej Drogi Wodnej i projektu Kanału Odra-Dunaj-Łaba, a następnie informacja o umowie. Dobrze. Po kolei, drodzy panowie. Teraz jest pierwszy punkt. W takim razie pan minister odpocznie sobie, a ja poproszę naszych gości o zadawanie pytań w pierwszym punkcie. Bardzo proszę, panie kapitanie. Proszę naszych szanownych gości, żeby się przedstawiali.

Prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Czesław Szarek:

Dzień dobry. Czesław Szarek. Rada Kapitanów.

Pani poseł, może to nie będzie pytanie, ale pewne uzupełnienie informacji, ponieważ zauważyłem, że nie była to pełna wiedza. Mam informację dla pana posła Marchewki. Panie pośle, czwarta klasa na Odrze granicznej kiedyś już była. Dosłownie była to druga klasa, dlatego że nie wiem, czy państwo wiecie, że klasyfikacja, która obecnie obowiązuje, kiedyś była odwrotna. W tej chwili najwyższą klasą jest klasa piąta, a najniższą pierwsza klasa, podczas gdy kiedyś było odwrotnie. Kiedyś pierwsza klasa była klasą najwyższą. Graniczny odcinek Odry był zakwalifikowany do klasy drugiej.

Proszę państwa, przez długie, długie lata sytuacja na Odrze była taka, że po zmianie klasyfikacji, czyli po wprowadzeniu nowej klasyfikacji europejskiej, gdzie pierwsza klasa była najniższa, a piąta najwyższa, istniał paradoks. Odra na tym samym odcinku miała dwie klasy, a mianowicie po stronie niemieckiej była klasa czwarta, a po stronie polskiej była klasa trzecia. Na moje liczne pytania kierowane wówczas do ministerstwa słyszałem odpowiedź: „Niemcy się na tym nie znają". Paranoja, ale tak było. W końcu doszło do tego, że Niemcy przekwalifikowali Odrę do klasy trzeciej i obecnie jest ten bałagan, który jest, są problemy, które są w tej chwili.

Znowu zwracam się do pana posła Marchewki. Było pytanie o głębokości. Proszę państwa, na Odrze granicznej jest kilka miejsc poza, jeszcze raz powtarzam, poza niewłaściwą gospodarką wodną. Jest kilka takich miejsc. Proszę państwa, szczególnym miejscem na Odrze są okolice Gozdowie – jest to kilometr 647,2 – gdzie po polskiej stronie, na polskim brzegu są uszkodzone cztery ostrogi. Ostrogi te są uszkodzone już dziesiątki lat. Tam Odra płynie sobie przez łąkę. W konsekwencji ten element, ten punkt przekłada się w bezpośredni sposób na głębokość tranzytową całej Odry granicznej. Na moje liczne pytania kierowane do administracji, do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie, kiedy to będzie zrobione, słyszałem, że nie ma pieniędzy. Nie było zatem

żadnej odpowiedzi, nie było chęci do udzielenia odpowiedzi. Proszę państwa, mówię bardzo skrótowo. Jeżeli mówię mało precyzyjnie, proszę o pytania. Wtedy będę mówił więcej.

Jeżeli chodzi o przystosowanie całej Odry, Odrzańskiej Drogi Wodnej do klasy międzynarodowej, proszę państwa, trzeba się nad tym pochylić. Możemy bardzo szczegółowo rozmawiać na ten temat. Służę informacjami, ponieważ na Odrze jestem od 1968 roku. Jakąś wiedzę posiadam. Z chęcią się nią podzielę.

Mówiliśmy o AGN i o związanych z tym sprawami. Chodzi o Odrę graniczną. Proszę państwa, wyjaśniam, powtarzam jeszcze raz, że kiedyś Odra spełniała warunki obecnej klasy czwartej. Przypominam, że dotyczyło to Odry granicznej. W tej chwili przez lata zaniedbań zaniedbano nie tylko stan Odry, ale zaniedbano też prace administracyjne. Wszystkie kłopoty, jakie ma obecny rząd, są pokłosiem tamtego działania. Mówię to tylko tytułem uzupełnienia. Jeżeli są pytania, bardzo proszę. Odpowiem na każde. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie kapitanie. Czy ktoś z gości chciałby jeszcze zabrać głos? Dwa, trzy, cztery głosy. Bardzo proszę się przedstawiać.

Prezes zarządu Stowarzyszenia „Odrą w Świat" Zbigniew Antonowicz:

Zbigniew Antonowicz. Jestem z regionu zachodniopomorskiego, ze Szczecina. Reprezentuję Stowarzyszenie „Odrą w Świat". Jestem tu z kolegą z Rady Interesentów Portu Szczecin z racji swoich doświadczeń zawodowych.

Port szczeciński, który wykonał pracę związaną z opracowaniem, o którym wspominał pan minister, w jakiś sposób od dawien dawna dostrzegł szansę dla gospodarki, szansę nie tylko portów ujścia Odry, ale całej zachodniej części Polski, począwszy od Śląska, przez Dolny Śląsk, łącznie z Kanałem Śląskim, łącznie z połączeniem z Małopolską, łącznie z naszymi partnerami z Południa, czyli z Czech i Słowacji. W imieniu środowiska, które reprezentuję, chciałbym powiedzieć dwie rzeczy. Pierwsza rzecz. Chodzi o to, żebyśmy to rozróżnili, ponieważ wydaje mi się, że mówimy tu o dwóch zupełnie innych standardach związanych z inwestowaniem w Odrzańską Drogę Wodną. Pierwszy standard to uzyskanie takiej klasy, która pozwoli uprawiać żeglugę w jak najszybszym czasie na długim odcinku całej Odry. Jest to trzecia klasa. Tak naprawdę różnica pomiędzy trzecią klasą a czwartą klasą ze względu na brak wody polega na tym, że uzyskanie trzeciej klasy może się odbywać poprzez zabudowę regulacyjną. Natomiast uzyskanie czwartej klasy żeglowności wymaga zupełnie innej metody działania, metody inwestowania poprzez skanalizowanie dużych odcinków. Przecież wszyscy doskonale orientujemy się, jak ogromna jest różnica w środkach, jakie należy wydać, żeby uzyskać pewne elementy wzbudzenia życia gospodarczego na ścianie zachodniej.

Panie ministrze, w trakcie ostatniej narady przednawigacyjnej w Szczecinie rozmawialiśmy o tym długo i cierpliwie. Środowisko, które jeszcze funkcjonuje, czyli armatorzy tacy jak pan kapitan Szarek, jak wielu armatorów prywatnych o niewielkim zasobie inwestycyjnym, ale też potentatów takich jak Solid Logistic, póki co chce uprawiać żeglugę na polskich rzekach. Po to, żeby to robić, należy przystąpić do jak najszybszych inwestycji modernizacyjnych i utrzymaniowych związanych z uzyskaniem możliwości uprawiania żeglugi przez około trzysta dni w roku. Można to zrobić. Zresztą z państwa obliczeń wynikało, że można to zrobić przy pomocy środków około dwudziestokrotnie mniejszych niż w przypadku klasy międzynarodowej. Jest to ogromna przepaść w działaniach inwestycyjnych, która objawia się nie tylko potężną różnicą w wydawaniu środków, ale też świadomością, że efekty uzyskujemy w bardzo dalekiej perspektywie. Dla floty, która jeszcze pływa po Odrzańskiej Drodze Wodnej, perspektywa 2030 roku oznacza rzeczywiście dalekosiężną strategię. Ci ludzie, którzy tam jeszcze pracują, muszą w jakiś sposób przetrzymać do tego czasu. Apelujemy więc o to, żeby rozważyć możliwość podtrzymania tych wariantów wynikających z umowy polsko-niemieckiej, które pozwolą uprawiać żeglugę armatorom, którzy w tej chwili tam pływają. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę.

Burmistrz Kuźni Raciborskiej Paweł Macha:

Paweł Macha. Burmistrz Kuźni Raciborskiej. Kapitan Żeglugi Wielkiej i Śródlądowej.

Myślę, że jeżeli chodzi o klasę rzeki, czy ma to być klasa trzecia czy klasa czwarta, zapominają państwo podejść do sprawy po inżyniersku. Jeżeli pan minister mówi o inwestycjach takich jak budowa stopni wodnych w Ścinawie, w Lubiążu, o remontach istniejących stopni, o dostosowaniu nareszcie Malczyc i uruchomieniu ich po prawie dwudziestu latach inwestowania w tym miejscu, to pan minister ma na myśli budowle o określonych parametrach. Proszę państwa, urządzenie hydrotechniczne, którym jest śluza, ma pewne wymiary. Przy klasie trzeciej nie można budować za wąskich wrót o szerokości dziewięciu metrów. Trzeba po prostu przewidywać i mówić, że budujemy wrota o szerokości minimum dwunastu metrów, czyli właściwe dla klasy czwartej. Nie chodzi tylko i wyłącznie o dłubanie w korycie, jak pan poseł sobie to wyobraża. Chodzi tutaj też o inwestycje, o których mówił pan minister, a tu są parametry klasy żeglugowej. Jeżeli się coś buduje albo remontuje, to nie należy zostawiać wąskich wrót dziewięciometrowych, do których nie zmieści się żaden statek o szerokości dwunastu metrów. Jest to odpowiedź na pytanie, czy trzecia czy czwarta klasa. Myślę, że o tym należy tu rozmawiać, a nie o tym, czy pogłębiać w jedną bądź w drugą stronę. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Ekspert Konfederacji Lewiatan Roman Rogalski:

Roman Rogalski. Ekspert Konfederacji Lewiatan.

Pani przewodnicząca, trochę wrócę do początku, ponieważ porozumienie AGN nieco nam przemknęło. Chciałbym do tego wrócić i prosić Komisję, żeby zwołać osobne posiedzenie dotyczące tylko projektu Wisła i drogi wodnej E40, która w aspekcie międzynarodowym zaczyna nabierać olbrzymiego znaczenia, ponieważ łączy Morze Czarne z Morzem Bałtyckim oraz przebiega przez Ukrainę. Wiadomo, że zmienia się tam geopolityka, Ukraina otwiera się na Zachód. Dla nas może to być ważne jednocześnie i ekonomicznie, i strategicznie. Być może dlatego projekt Wisła wymaga osobnego umówienia. Dzisiaj są koledzy z Odry. Szczególnie ich popieram, ponieważ od ośmiu lat razem walczymy o rozwój dróg wodnych.

Chciałbym również powiedzieć, że to, iż obecny rząd chce podpisać umowę AGN, jest szalenie ważne, ponieważ poprzedni w osobie pana wiceministra Gawłowskiego bronił się rękami i nogami przed tym, żeby owej umowy nie podpisywać. Ponieważ nie miał perspektyw, nie chciał tego widzieć. Mam pytanie dotyczące umowy AGN. Jaki państwo jako ministerstwo przewidujecie czasokres dojścia? Określimy sobie klasy żeglowności na poszczególnych odcinkach, ale wiadomo, że trzeba określić również czas, kiedy dojdziemy do klasy, którą zadeklarujemy. Jest to szalenie ważne w umowie międzynarodowej.

Jeżeli chodzi o Odrę, wydaje mi się, że tak, jak powiedział pan minister, trzeba zacząć biznesowo, czyli zacząć od studium wykonalności w odniesieniu do trzeciej i czwartej klasy. Da to odpowiedź, co faktycznie można zrobić w dzisiejszych warunkach, oczywiście biorąc pod uwagę połączenie Odra-Dunaj, które może być w perspektywie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Na koniec jeszcze pan kapitan, ponieważ kończymy ten punkt.

Prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Czesław Szarek:

Moje pytanie, jak też cała lista problemów będą związane i z tym punktem, i z następnym. Proszę państwa, oczywiście chcielibyśmy, żeby po drodze wodnej można było pływać, jak powiedział pan Antonowicz, przez trzysta dni w roku, a nawet dłużej, ale trzeba mieć odpowiednie zasoby wodne. Proszę państwa, dzisiaj jest 31 marca. W dniu 1 marca zaczął się sezon nawigacyjny na rzecze Odrze. Proszę sobie wyobrazić, że jutro, czyli 1 kwietnia sezon nawigacyjny już się kończy. Wyjaśnię, na czym polega swoisty paradoks.

W tej chwili mamy odwiedziny pięciu hotelowców, które płyną z Niemiec. Są to duże statki pasażerskie o długości osiemdziesięciu sześciu metrów, o szerokości dziewięciu

i pół metra, o odpowiednim standardzie. Są to hotelowce, które jeżeli tylko mogą, przypływają do Wrocławia. Dlaczego tylko do Wrocławia? Dlatego że dalej są za wąskie śluzy. Z chęcią popłynęłyby dalej na Śląsk, ale śluzy są za wąskie. Pierwsza śluza Różanka, która w głowicy powinna mieć szerokość dziewięć metrów i sześćdziesiąt centymetrów ma szerokość dziewięć metrów i czterdzieści centymetrów, oczywiście po modernizacji, na którą wydano kolosalne pieniądze. Stąd będę miał pytanie do pana ministra Gajdy. Dlatego też statki przypływają tylko do Wrocławia.

Jest problem, dlaczego jutro kończy się sezon. Dlatego że – to też jest temat dla pana ministra Gajdy – cztery zbiorniki retencyjne, wybudowane i do niedawna pracujące na rzecz alimentacji, wyrównania przepływów w rzecze Odrze, regulacji poziomów wody na Odrzańskiej Drodze Wodnej, zostały zajęte postanowieniami regionalnych dyrekcji ochrony środowiska. Od 1 kwietnia do początku trzeciej dekady czerwca na zbiornikach musi być utrzymywane stałe piętrzenie, ponieważ jest okres lęgowy oraz czas nauki pływania kaczek. Na Jeziorsku, czyli na Warcie też tak jest, panie ministrze. Potem od trzeciej dekady czerwca do końca sierpnia na zbiornikach jest okres turystyczno-rekreacyjny. W związku z tym zbiorniki mają poziom constans. Jeżeli przy tym będziemy mieli upalne lato, Odra jako rzeka główna, akcentuję, jako rzeka główna będzie bez wody. Jak powiedziałem, koniec sezonu nawigacyjnego jest formalnie zapowiedziany na podstawie istniejących aktów prawnych stosowanych przez regionalne dyrekcje ochrony środowiska.

Proszę państwa, w swoim pierwszym wystąpieniu powiedziałem, zaznaczyłem, że usuwając niektóre wąskie gardła, najlepiej byłoby usunąć wszystkie, ale usuwając nawet niektóre wąskie gardła i prowadząc racjonalną gospodarkę wodną, zaczniemy w logiczny sposób przesuwać się do przodu. Będziemy mieli efekty. Dlaczego o tym mówię? W tej chwili właśnie stoję na Odrze i czekam, żeby hotelowce odpłynęły. Może coś się przytrafi, że będę mógł kontynuować swoją podróż. Jak powiedziałem wcześniej, regionalne dyrekcje ochrony środowiska położyły ciężką, żelazną łapę na zbiorniki retencyjne, które zostały wybudowane, które do niedawna były eksploatowane na potrzeby żeglugi. Teraz tak nie jest. Panie ministrze, bardzo proszę o zwrócenie na to uwagi, ponieważ jutro jest 1 kwietnia. Być może dzisiaj jeszcze da się coś zrobić. To tyle na chwilę obecną, potem będę miał kolejne pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Dziękuję. Ostatni głos. Bardzo proszę.

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO) – spoza składu Komisji:
Gabriela Lenartowicz. Posłanka.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Pani poseł. Dobrze. Nie zauważyłam, że pani się zgłaszała. Bardzo proszę.

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO) – spoza składu Komisji:
Myślałam, że mnie pani udzieliła głosu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Bardzo proszę.

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO) – spoza składu Komisji:
Panie ministrze, wspomniał pan o tym, że w ciągu najbliższych czterech lat planujecie państwo najbardziej pilne przedsięwzięcia, które w tym czasie mogą być sfinansowane i wykonane. Wymienił pan dwa, kanał Racibórz-granica, którego koszt został oszacowany na 2.300.000 tys. zł, jak też Kanał Śląski, którego koszt został oszacowany na 11.000.000 tys. zł. Jeżeli chodzi o ten właśnie kanał, są koncepcje historyczne, więc można do nich sięgnąć. Proszę mi jednak powiedzieć, jak ma wyglądać odcinek kanału od Raciborza do granicy. W co ma się on wpinać na południu? Rozumiem, że jest to kwestia kanału od Odry do granicy w górę rzeki. Nie jestem kapitanem żeglugi tylko prawnikiem. Proszę, żeby pan minister był uprzejmy oświecić mnie głębiej. Jaki status będzie miał ów kanał? Czy w tym czasie Czesi będą budowali równolegle od południa? Jak to wygląda? Jest to jedno pytanie.

Drugie pytanie. Czy przeprowadziliście państwo rozmowy lub rozeznanie – nawiązuję tu do tego, co pan kapitan wspominał na temat regionalnych dyrekcji ochrony środowiska – jak się będą do tego miały ograniczenia związane z ochroną przyrody, z ochroną obszarów Natura 2000? Obszary Natura 2000 w części górnej Odry obejmują prawie cały teren. Zważywszy na problemy ze spełnieniem wymagań ochronnych, które były nawet przy suchym polderze, czy rozważaliście państwo pokonanie w tej chwili znaczącej przeszkody, patrząc na politykę europejską, w zakresie ochrony przyrody? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Jan Pyś:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo!

Chciałbym nawiązać do pierwszego punktu porządku dziennego, czyli do umowy AGN. Umowa AGN jest umową istotną z punktu widzenia rozwoju cywilizacyjnego naszego państwa. Wcześniej podpisaliśmy podobne umowy ONZ-owskie dotyczące rozwoju transportu kołowego, czyli AGR, rozwoju transportu kolejowego, czyli AGC. Nie wiem, dlaczego do tej pory mieliśmy wątpliwości, żeby podpisać właśnie tę umowę. Jest ona bardzo ważna i istotna. Nawet nie powinniśmy specjalnie mówić o kosztach owej umowy. Koszty są konieczne, potrzebne tak samo jak wstąpienie naszego kraju do Unii Europejskiej. Jest to istotny wymóg cywilizacyjny dla naszego państwa. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Jeżeli chodzi o pani pytanie w sprawie odcinka kanału z Czechami, powiem tak. Tydzień temu właśnie mieliśmy spotkanie w Szczecinie. Brała w nim udział strona czeska. Czesi są na ukończeniu przygotowania studium wykonalności dla odcinka od Raciborza. Będzie wspólne studium dla całej części Czech, Słowacji i odcinka granicznego do Raciborza. Będziemy w kontakcie. Oczywiście kiedy ogłoszą konkurs, niezwłocznie dostaniemy dane. Będąc z nimi w kontakcie będziemy mieli dane wyjściowe, które posłużą nam do planowania. W każdym razie Czesi podjęli się zrobić studium wykonalności od Dunaju do Raciborza. My będziemy robić studium wykonalności dla pozostałego odcinka Odry aż do Szczecina. Rozpoczniemy niebawem. Nie ukrywam, że mamy jeszcze małe zasoby ludzkie. Na ten moment właściwy departament w naszym ministerstwie liczy dziewięć osób. Od poniedziałku będą trzy kolejne. Niestety, ale taka jest procedura naboru. Nie da się jej przyspieszyć. Musimy działać zgodnie z prawem. Powoli idziemy do przodu. Niebawem rozpoczniemy studium wykonalności i ogłosimy przetarg. Mam nadzieję, że do końca półrocza uda się nam ogłosić przetarg. Czas wykonania studium to około osiemnaście miesięcy. Wtedy będziemy wiedzieli więcej. Oczywiście tak ukształtujemy studium – jest to ważne – żeby otrzymać z niego jak najwięcej wiadomości, żeby można było dalej prowadzić plan. To tyle.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Drodzy państwo, w związku z tym, że lawirujemy pomiędzy punktami, co generalnie mi się nie podoba, proponuję zamknąć pierwszy punkt i przejść do drugiego. Mam nadzieję, że na pytania, które państwo zadaliście, oczywiście uzyskamy odpowiedź. Przejdziemy zatem do rozpatrzenia informacji na temat Odrzańskiej Drogi Wodnej i perspektyw dla projektu Kanału Odra-Dunaj-Łaba. Najpierw jednak poproszę pana podsekretarza stanu Mariusza Gajdę o odpowiedź na pytania. Pan minister przedstawi informację. Dobrze, w porządku. Jeżeli tak się panowie podzielili, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Dziękuję bardzo. Najpierw odpowiem na pytania dotyczące klas oraz zbiorników retencyjnych. Proszę państwa, mam przed sobą podręcznik Politechniki Gdańskiej z 1990 roku „Drogi wodne śródlądowe" świętej pamięci pana profesora Wszelaczyńskiego. Cytuję: „Alimentacja Odry wynosi około 360 mln metrów sześciennych. W okresach niżówkowych w roku średnim daje to głębokość tranzytową 1,3 metra przez dwieście

dziewięćdziesiąt dni w roku". I ostatnie zdanie: „Żądaną głębokość tranzytową odpowiadającą czwartej klasie można w warunkach polskich osiągnąć tylko przez skanalizowanie całej Odry". Proszę państwa, jest to nauka. Jest to fakt niezmienny. Chciałbym to uświadomić. Bardzo popieram i popierałem czwartą klasę drogi wodnej. Jeszcze kiedy byłem osobą prywatną, byłem współautorem wielu opracowań. W październiku ubiegłego roku byłem współautorem opracowania dotyczącego kanału Wisła-Bug i dalej połączenia poprzez Białoruś z Morzem Czarnym. Chciałbym uświadomić państwu jedną rzecz, że natura i technika są obiektywne. Po prostu nie da się oszukać pewnych rzeczy. Mówię to, dlatego że obwinianie kogokolwiek o to, że nie można zrobić czwartej klasy, ponieważ są prowadzone pewne, takie a nie inne działania, jest bezpodstawne.

Po to, żeby sprawa była jasna, powiem, że to, co zrobiły regionalne dyrekcje ochrony środowiska w zakresie gospodarki wodnej, oznacza, że utrudniły życie nie tylko żegludze śródlądowej, ale całej gospodarce wodnej. Nie możemy wykonywać praktycznie żadnych prac utrzymaniowych. Są wyznaczone bardzo krótkie terminy. Dochodzi do takich absurdów, że nagle 1 kwietnia trzeba przerywać budowę wału i czekać do jesieni. W tym czasie wał jest rozmywany. Muszę powiedzieć, że bezpośrednio się tym nie zajmuję, ale mogę państwa zapewnić, że w najbliższym czasie przepisy te ulegną zmianie, i to zmianie radykalnej, tak samo jak rozporządzenia dotyczące między innymi zbiorników alimentacyjnych, ponieważ przede wszystkim mają one służyć żegludze. Rozmawiałem już z panem ministrem Andrzejem Szwedą-Lewandowskim, żeby w tym roku można to było zapewnić poprzez odpowiednią eksploatację. Nie chcę wchodzić w tak szerokie sprawy jak zbiornik Jeziorsko, który służy ochronie przeciwpowodziowej. Nie dyskutujmy dzisiaj o zbyt wielu rzeczach naraz.

To, co można zrobić już teraz, można zrobić przynajmniej w zakresie trzeciej klasie drogi wodnej, w tej chwili trzeciej klasy, dlatego że jak powiedziałem na wstępie, czego byśmy nie robili, i tak nie zapewnimy czwartej klasy przez cały sezon nawigacyjny. Po prostu na Odrze swobodnie płynącej jest to technicznie niemożliwe. W tej chwili musimy starać się eksploatować przynajmniej trzecią klasę. Przejście z klasy trzeciej do klasy czwartej wyobrażam sobie w ten sposób. Trzecia klasa od czwartej tak naprawdę różni się długością śluzy – w trzeciej ma ona osiemdziesiąt pięć metrów, w czwartej ma sto dwadzieścia metrów – głębokością na progu, a na rzecze swobodnie płynącej różni się promieniami łuków oraz oczywiście głębokościami tranzytowymi. Zapewnienie głębokości tranzytowych na odcinkach wolno płynących przez cały sezon nawigacyjny praktycznie nie jest możliwe, co nie znaczy, że wszystkie inwestycje, które w tej chwili będziemy prowadzić... Jest to następny punkt, tak? Rozumiem, że dotyczy on tego, co można zrobić na Odrze. Może od razu przejdę do tego punktu.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o Odrę, regionalny zarząd gospodarki wodnej pod kierownictwem pani dyrektor Teresy Szczerby, która jest tam dopiero od początku grudnia, wykonał naprawdę dużą pracę. Wykonał analizy wszystkich inwestycji, które są związane z żeglugą śródlądową. Między innymi chodzi o program niezbędnych inwestycji, zakres robót w perspektywie do 2020 roku. Stopień wodny Januszkowice. To, co zastali, wszędzie była to trzecia klasa drogi wodnej. W tej chwili wszystkie zadania inwestycyjne, które wykonują, przynajmniej jeżeli chodzi o śluzy, będą wykonywane w odniesieniu do czwartej klasy drogi wodnej. Będą je przebudowywać zgodnie z zasadami docelowymi, zresztą zgodnie z polskim prawem. Polskie prawo od wielu lat stanowi, że jeżeli dokonuje się modernizacji jakiejkolwiek drogi wodnej, trzeba dokonywać jej o klasę wyżej niż klasa istniejąca. Będą tutaj wszystkie klasy drogi wodnej, co państwo macie w wykazie. Stopień Januszkowice, stopień Krępa. Nie ma czasu na to, żeby przedstawiać państwu całą tabelę. Są to te rzeczy, te śluzy, które będą robione.

Oczywiście problem jest to, o czym mówił pan kapitan. Chodzi o te śluzy, które już zostały wykonane. Wydaje mi się, że w perspektywie całościowego podejścia trzeba będzie te śluzy przebudować, chociaż przebudowa śluzy jest niezwykle trudnym zadaniem. Znacznie tańsza jest budowa śluzy równoległej o odpowiedniej klasie. Poszerzenie śluzy, proszę państwa, to tak naprawdę zadanie technicznie... W razie potrzeby mogę państwu służyć rysunkami, jak wygląda śluza. Nie jest to tylko zburzenie ściany i przesunięcie. Chodzi o całą statykę budowli, zasilanie w wodę, kanały obiegowe, itd. Znacznie

tańsze jest wybudowanie nowej śluzy równoległej. Rozumiem, że w państwa programie powinny się znaleźć takie zadania.

Następna sprawa. Aż wzdycham, kiedy mówię o Malczycach. To, co się tam stało, to naprawdę jeden wielki skandal. W tej chwili zostaliśmy bez zapewnionych środków budżetowych z perspektywą dokończenia stopnia za kwotę 600.000 tys. zł. Za kwotę 600.000 tys. zł przy odpowiedniej technologii można wybudować dwa nowe stopnie. Nie ma problemu, żeby wybudować dwa nowe stopnie w Ścinawie i Lubiążu, ponieważ zostały one wycenione na podobną kwotę. Jest bardzo trudna, skomplikowana sytuacja prawna, ponieważ zerwanie umowy z wykonawcą grozi karą w wysokości około 300.000 tys. zł. Proszę państwa, są to naprawdę bardzo skomplikowane sprawy. W tej chwili podejmujemy działania, żeby w jakiś sposób to rozwiązać, ponieważ do dokończenia tego przynajmniej w zakresie żeglugi niewiele zostało, nie możemy się jednak zgodzić na to, żeby płacić 600.000 tys. zł, ponieważ nawet nie ma na to pieniędzy.

Następna sprawa wiąże się z odcinkiem Odry swobodnie płynącej od Malczyc do granicy. Odcinek ten ma być modernizowany w ramach projektu Banku Światowego. Jak zapewne państwo wiecie, jest projekt Banku Światowego, który zakłada regulację Odry swobodnie płynącej. Projekt Banku Światowego zakładał trzecią klasę drogi wodnej. Nie zgodziliśmy się na to. Równo tydzień temu przeprowadziłem bardzo trudne rozmowy z Bankiem Światowym. Co się udało uzyskać? Bank Światowy powiedział, że nie będzie finansował czwartej klasy drogi wodnej. Powiedzieli wprost, że nie będą finansować czwartej klasy drogi wodnej. Powiedziałem: „Dobrze. Jeżeli nie będziecie państwo finansować, będziemy musieli znaleźć inne środki, ale poprzez wasze działanie nie możemy blokować czwartej klasy drogi wodnej".

W związku z tym zgodzili się na to, żeby powołać ekspertów, którzy pokażą dwa warianty dla Odry swobodnie płynącej. Wariant pierwszy będzie dotyczył trzeciej klasy drogi wodnej. Chodzi o porównanie. Panie kapitanie, niech się pan nie śmieje. Musimy mieć analizę porównawczą. To oni za to płacą. Wariant drugi będzie dotyczył czwartej klasy drogi wodnej na razie na odcinku od Malczyc poprzez dwa stopnie Lubiąż i Ścinawa. Chodzi o czwartą klasę nie w zakresie głębokości tranzytowych, to znaczy w zakresie głębokości tranzytowych przy przepływie średnim i powyżej przepływu średniego, ale w układzie planu. Jeżeli chodzi o układ poziomy, to w układzie czwartej klasy drogi wodnej, czyli z odpowiednimi długościami łuków oraz szerokościami regulacyjnymi. Zobaczymy, co wyniknie z tej analizy. Będzie podjęta decyzja. Wiemy, jaka decyzja będzie podjęta. Będzie podjęta decyzja, że będzie to czwarta klasa drogi wodnej. Zobaczymy, będziemy negocjować. Dlatego robimy analizę porównawczą, żeby Bank Światowy sfinansował w takiej wysokości jakby finansował trzecią klasę drogi wodnej. Po to potrzebna jest nam analiza finansowa. Według oceny regionalnego zarządu gospodarki wodnej różnica na Odrze swobodnie płynącej pomiędzy trzecią klasą a czwartą klasą będzie bardzo niewielka. Być może jest to tylko kwestia niektórych łuków.

Od razu mówię, że nie zgodziliśmy się i nie zgodzimy się na sposób regulacji poniżej Malczyc. Jak mówiłem, jest to też zasługa pani dyrektor Szczerby oraz młodych pracowników, którzy zobaczyli wstępny projekt Banku Światowego. Był to projekt, który zakładał wyłożenie, wybrukowanie Odry progami, tzw. gurtami, czyli garbami, budowlami, jakie są na drodze. Samochód jeszcze przejedzie, a statek na czymś takim po prostu by się złamał. Tak wygląda sprawa Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Rozumiem, że umowa polsko-niemiecka to następny punkt. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy ktoś chciałby zabrać głos w tym punkcie? Bardzo proszę, pani burmistrz.

Wiceburmistrz Kuźni Raciborskiej, sekretarz Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Gabriela Tomik:

Reprezentując gminę na Śląsku równocześnie jestem uczestnikiem, członkiem Krajowej Rady Gospodarki Wodnej. Tym bardziej miło mi jest poprzeć słowa, które usłyszałam z ust pana ministra Gajdy. Odetchnęłam, ponieważ jako samorządowiec przede wszystkim zawsze przyglądam się wydatkom publicznym, racjonalności owych wydatków, odpo-

wiedzialności przed społeczeństwem, przed pokoleniami, które przyjdą po nas. Od wielu lat uczestniczyłam w Sejmie w spotkaniach, kiedy nie słyszano naszego głosu, kiedy przyznano nam znikomy udział społeczny w debacie. Dzisiaj w trakcie spotkań komisji resortowej rozmawiamy z państwem z innej pozycji, mając inny status. Chciałabym za to podziękować.

Teraz krótka informacja. Proszę państwa, kredyty się negocjuje, zarówno poprzedni kredyt, jak i ten obecny. Dzięki pana uprzejmości już wiemy, jak trudne, jak twarde są to negocjacje. Polska powinna negocjować kredyty. Jest to to, co zostawimy następnym pokoleniom. Chodzi o to, czy będziemy widzieli przyszłość. Dziękuję za głosy na sali moich poprzedników, i panów posłów, i panów kapitanów. Rozmawiamy na temat rozwoju gospodarczego, rozwoju cywilizacyjnego. Dostrzegam też korzyści społeczne, środowiskowe, bliskie każdemu w każdej gminie. To, że mówimy o dużych sprawach, że mówimy o porozumieniu AGN, że widzimy szlaki międzynarodowe, tak naprawdę przekłada się bezpośrednio na teren, przez który przejdą owe szlaki. To tam spodziewamy się ożywienia gospodarczego. Jeżeli chodzi o wszystkie państwa działania, chciałabym państwa, i pana, panie ministrze, i państwa posłów, zbudować, żebyście mieli odwagę do podejmowania trudnych negocjacji, do stawiania warunków trudnych, ale oczekiwanych i popieranych społecznie. To tyle.

Mam jeszcze pytanie, jeżeli chodzi o retencję. Wspomniał pan o bilansie wód. 360.000 tys. metrów sześciennych. Czy Racibórz w wersji wielozadaniowej przysporzy nam kropelki na rzecz osi odrzańskiej, żeby klasa międzynarodowa była nie tylko w Raciborzu? Czy trwają poszukiwania innych rozwiązań w zakresie zbiorników, które są na trasie odrzańskiej – mówię sloganem – żebyśmy nie mówili tylko o suchych zbiornikach, ale żebyśmy wszędzie po drodze, gdzie jeszcze będą projektowane zbiorniki, wspierali bilans nie tylko dla celów zadań przeciwpowodziowych, ale również dla celów alimentacji na rzecz żeglugi, i nie tylko? Przy okazji od razu widzę tu energetykę wodną, jak najbardziej widzę rozwój regionalny. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie kapitanie.

Prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Czesław Szarek:

Panie ministrze, w swojej wypowiedzi – robiłem notatki – wspomniał pan o długości śluz w klasie czwartej. Na Odrze mamy dziewiętnaście śluz o szerokości w głowicy wynoszącej dziewięć metrów sześćdziesiąt centymetrów, ale jak już mówiłem na poprzednim posiedzeniu Komisji, o długości sto osiemdziesiąt siedem metrów. Poszerzenie do dwunastu metrów od razu daje nam bonus. Mamy już komorę w klasie piątej. Potem trzeba jeszcze popracować z latami i będziemy mieli odpowiednie piętrzenie. To tylko tytułem uzupełnienia.

Panie ministrze, Malczyce. Jeżeli mamy do zapłacenia 300.000 tys. kary, to wydaje mi się, że korzyści, które potem mogą z tego wypłynąć, są tego warte. Swoją drogą mamy w Polsce tyle instytucji, które doskonale mogą to zbadać. O tym, że dzieje się tam wiele złych rzeczy, doskonale wiem, ponieważ bywam tam. Warto się tym zająć.

Mam gorący wniosek do Komisji, nie dowcip primaaprilisowy, chociaż jutro jest prima aprilis. Mój wniosek jest taki, żeby do czasu wybudowania zbiornika Racibórz, co nastąpi może za trzy, cztery lata – nie wiem, zależy to od tego, jak prężny będzie wykonawca – wycofać wszystkie obostrzenia regionalnych dyrekcji ochrony środowiska z czterech zbiorników odrzańskich. Jak sam pan powiedział, robią szkodę. Nie tylko przeszkadzają pracować, zarabiać pieniądze, płacić podatki – za mnie bądź za moich kolegów wcale nie zamierzają płacić państwu podatków – ale dodatkowo niszczą środowisko. Takie są obserwacje, takie są wnioski. Jest to konkretny wniosek, pani poseł, ze strony Rady Kapitanów. Chodzi o to, żeby wycofać, zawiesić bądź zrobić to w jakiejkolwiek innej formie, ale zadziałać tak, żeby działania regionalnych dyrekcji ochrony środowiska były nieskuteczne.

Panie ministrze, skoro mówimy o alimentacji, o retencji, odniosę się do Jeziorska. Proszę państwa, obecnie Jeziorsko jest trzecim co do wielkości zbiornikiem retencyj-

nym w Polsce. Jest bardzo dużym zbiornikiem, jeszcze niedawno przed wybudowaniem Czorsztyna był to drugi zbiornik. Teraz Czorsztyn go wyprzedził i jest trzeci. Jeziorsko jest na rzecze Warcie, która to rzeka jest nie tylko drogą wodną. Do kilometra 406,5, czyli do Konina jest drogą wodną. Bardzo długo tam pracowałem, zresztą nadal tam bywam. Warta jest rzeką, jest największym prawobrzeżnym dopływem Odry. Woda z Warty ma bardzo duże znaczenie dla odcinka Odry granicznej. Kilometr 647,2, o którym wcześniej wspominałem, to wąskie gardło. To znaczy nie jest to wąskie gardło, gdyż jest tam bardzo szeroko, ale jest też bardzo płytko. Alimentacja wody ze zbiornika Jeziorsko ma zdecydowany wpływ na poprawienie warunków nawigacyjnych na Odrze granicznej. Panie ministrze, tutaj tak samo należy to wycofać. Słuchajcie państwo, są paradoksy tego typu, że na wszystkich zbiornikach retencyjnych ogłoszono obszary Natura 2000. Dodatkowo na Jeziorsku utworzono rezerwat, czyli miejsce prawem chronione. Wszystko jest postawione na głowie.

Dla informacji powiem, że Jeziorsko jest oddalone o ponad pięćset kilometrów od ujścia rzeki Warty do Odry. W związku z tym, że na zbiorniku tym jest prowadzona taka a nie inne polityka, pokazuje się, że jest jakiś sukces w obszarze gospodarki wodnej. Nie jest to jednak sukces, jest to klęska. Proszę państwa, rzeka oczywiście ma dwa brzegi. Pięćset kilometrów razy dwa daje nam tysiąc. Zdaje się, że na Warcie jest to przesunięte na dzień 15 kwietnia, niemniej przez okres nauki pływania kaczek oraz przez okres wakacji tysiąc kilometrów brzegu jest odsłoniętych. Dosłownie metr to minimum. Z mojej wieloletniej współpracy z nadleśnictwem, z leśnikami z tego obszaru wiem, że umierają lasy. W przypadku Warty nie jest to szkoda zrobiona żegludze tylko naturze. W związku z tym bardzo proszę, żeby to zrewidować. Stawiam konkretny wniosek, żeby to zrobić, ponieważ ma to wpływ na Odrę graniczną. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Rzeczywiście albo chodzi nam o żeglowność, albo jak kiedyś powiedzieli mi parlamentarzyści z Niemiec, mamy rozwijać rezerwaty. Było to kilkanaście lat temu. Kiedy analizuję sytuację, widzę, że chyba u swojego sąsiada osiągnęli coś, czego nie chcemy. Powinniśmy raczej nastawić się na żeglowność. Bardzo proszę pana ministra o komentarz, ponieważ déjà vu przyprawia mnie o gęsią skórkę. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Dziękuję bardzo. Chciałbym powiedzieć, że zbiornik Jeziorsko jest doskonałym przykładem tego, żeby w Polsce budować zbiorniki mokre. Jeżeli sztuczny zbiornik jest jednym z największych siedlisk ptaków w Europie, to znaczy, że jest bardzo korzystny dla środowiska. Proszę państwa, nie krytykujmy tego, że jest tam obszar Natura 2000. Pokazujmy, że na sztucznych zbiornikach można utworzyć obszar Natura 2000, co nie oznacza, że Natura 2000 ma zakłócać racjonalną gospodarkę wodną. Nie chcę w tej chwili wypowiadać się na temat Jeziorska, na temat tego, jakie dokładnie są fakty, ponieważ nie jestem na to przygotowany. Proszę pamiętać, że ostatni rok był naprawdę suchym rokiem. Poprzednie lato było wyjątkowo suche. Jeżeli obliczylibyśmy, ile wody w Warcie wystarczyłoby na utrzymanie nawet stanów średnich i niskich, okazałoby się, że na niezbyt wiele. Dlatego nie chciałem dzisiaj specjalnie dyskutować na ten temat.

Poza tym są też pewne instrukcje gospodarowania wodą, które są dostosowane chociażby do celów przeciwpowodziowych i przeciwsuszowych. Na pewno wszystkie te instrukcje wymagają przeglądu. Muszę państwu powiedzieć, że jeżeli chodzi o to, co będę prowadził, uważam, że przy poszanowaniu dla przyrody racjonalna gospodarka zawsze ma pierwszeństwo. Trzeba do jasno pokazywać, a nie przeciwstawiać, ponieważ potem budzi to niepotrzebne emocje. Emocje wcale nie są nam potrzebne, potrzebne jest nam racjonale działanie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Oby tak było, dlatego że kiedy dzisiaj słyszę o Naturze 2000, to okazuje się, że raczej nic nie można tam zrobić, a chodzi o prowadzenie racjonalnej gospodarki. Przynajmniej w moim regionie kiedy patrzę na rybołówstwo i zderzenie z Naturą 2000, cienko na tym wychodzimy. Pani poseł i pan kapitan. Bardzo proszę.

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO) – spoza składu Komisji:

Panie ministrze, chciałabym nawiązać do wypowiedzi moich poprzedników i zapytać o obecny formalny status inwestycji dotyczącej zbiornika Racibórz. To, jakie są perturbacje przy prowadzeniu owej inwestycji, jest to odrębna sprawa. Nie to jest przedmiotem mojego pytania. Mam pytanie o status zbiornika, ponieważ wiele mówi się o rozważeniu ewentualnej zmiany jego funkcji. Pani burmistrz też do tego nawiązała. Jak to wygląda obecnie? Czy resort prowadzi jakieś analizy? Czy analizy są zlecone? Czy do czasu rozstrzygnięć będzie prowadzona normalna budowa suchego zbiornika? Na ile może ona kolidować z ewentualną zmianą funkcji? Jak to wygląda na dzisiaj? Jaki pogląd ministerstwo ma w tej kwestii także w kontekście przeznaczenia owego zbiornika jako zbiornika przeciwpowodziowego? Przynajmniej tak jest obecnie. Czy jest planowa zmiana jego statusu być może także w kierunku włączenia w drogę wodną?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Jeszcze chwileczkę. Zapomniałam, że zgłaszał się pan dyrektor. Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Jan Pyś:

Dziękuję bardzo. Chciałbym podziękować panu ministrowi za pozytywne wypowiedzi dla żeglugi po wcześniejszych trudnych latach. Mówiliśmy o przeglądach różnorodnych decyzji środowiskowych. Chciałbym poprosić o przyjrzenie się jednej z decyzji dotyczących Wrocławia. Kiedy był modernizowany Wrocławski Węzeł Wodny, przez regionalny zarząd ochrony środowiska została podjęta decyzja, która nakazała obniżenie wody o jeden metr na odcinku pomiędzy Rędzinem a Brzegiem Dolnym w ciągu roku w dowolnym miesiącu. Chciałbym, żeby pan minister ewentualnie przyjrzał się owej decyzji, czy nie można czegoś zmienić. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Ostatnia wypowiedź pana kapitana. Potem przechodzimy do następnego punktu. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Czesław Szarek:

Dziękuję. W nawiązaniu do tego, co przed chwilą powiedział pan dyrektor Pyś, mam bardzo konkretne pytanie do pana ministra w związku ze wszystkimi kłopotami, które dotyczą zbiorników i pól międzyśluzowych, co ma miejsce w przypadku Wrocławia. Powiedział pan, że postara się pan to zrobić jak najszybciej. Czy dzisiaj może pan złożyć deklarację w czasie? Czy jest to możliwe? Chciałbym odpowiedzieć też moim klientom. Moim kolegom armatorom chciałbym powiedzieć, według czego będą mogli budować swoje strategie. Oni chcą pracować, oni chcą zarabiać pieniądze, ponieważ mają obowiązki, mają też obowiązki podatkowe wobec państwa. Chcielibyśmy znać jakiś termin. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Dziękuję bardzo. Odpowiem na pytania może troszeczkę nie po kolei. Panie dyrektorze, nieprawdą jest, że jest to jedna niewłaściwa decyzja. Prawdą jest, że takich decyzji jest kilkaset albo kilka tysięcy. Przepraszam, ale takie są fakty. Wszystkim tym decyzjom trzeba się przyjrzeć. Wszystkie te decyzje trzeba będzie zweryfikować. Ale pytanie kiedy jest pytaniem do pana ministra, do pana profesora Szyszki, ponieważ ja nie jestem upoważniony, żeby odpowiedzieć na to pytanie. Nie zajmuję się regionalnymi dyrekcjami ochrony środowiska. Jest to kompetencja pana ministra.

Mogę natomiast powiedzieć, że dzisiaj rano na posiedzeniu ścisłego kierownictwa rozmawialiśmy na temat decyzji środowiskowych. Pan minister wypowiedział się między innymi na temat dróg wodnych, ale też na temat całej infrastruktury w kraju. W przyszłym tygodniu ma być spotkanie u pana ministra, u pana premiera Morawieckiego. Pan minister Szyszko przedstawi propozycję kompleksowego rozwiązania, pokonania barier

związanych z Naturą przy jednoczesnym zachowaniu wartości przyrodniczych. A więc będzie to rozwiązane kompleksowo. Muszę państwu powiedzieć, że mamy problemy tego typu, że regionalne zarządy gospodarki wodnej przez dwa, trzy lata nie mogą uzyskać decyzji środowiskowych dotyczących bardzo drobnej inwestycji. Nie jest tak, jak państwo to sobie być może wyobrażacie.

Chciałbym powiedzieć tylko jedną rzecz. Kiedy powstały regionalne dyrekcje ochrony środowiska i Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska? Właśnie. Jest to odpowiedź. W 2008 roku. Od tego czasu zablokowały bardzo dużo inwestycji. Nie tylko pan miał niezrealizowane plany finansowe. Ja też musiałem się utrzymywać z pracy własnego umysłu. Miałem podpisanych piętnaście umów, z których byłem w stanie zrealizować tylko jedną, ponieważ tyle trwały procedury. Jedna procedura trwa od roku 2008 i jeszcze się nie zakończyła. Chodzi o bardzo drobną inwestycję. Znam owe problemy. Jesteśmy tutaj dopiero cztery miesiące, a i tak dosyć dużo zrobiliśmy.

Jeżeli chodzi o zbiornik Racibórz i o to, o co pytała pani poseł, wbrew pozorom jest to sprawa bardzo skomplikowana. Sytuacja jest następująca. W tej chwili status formalny to zbiornik suchy. Bank Światowy, Bank Rozwoju Rady Europy powiedziały, że wstępnie są przeciwne zbiornikowi mokremu. Oczywiście będziemy to negocjować. W związku z tym po to, żeby nie przerywać inwestycji, ponieważ jest to inwestycja bardzo istotna, i z punktu widzenia ochrony przed powodzią, i z punktu widzenia przyszłej funkcji żeglugowej, wyznaczyliśmy elementy wspólne dla zbiornika suchego i zbiornika mokrego. Elementów wspólnych jest około 80%. Głównie są to obwałowania, które tak czy inaczej muszą być wykonane. Muszą być wykonane niezależnie od tego, czy jest to zbiornik suchy, czy jest to zbiornik mokry.

Jednocześnie podjęliśmy już analizy – nie wiem, czy jest to w tym materiale, przekazywaliśmy to do pana ministra Materny, ale nie pamiętam, czy tutaj też – jakie będą konieczne dodatkowe prace związane z przekształceniem zbiornika w zbiornik wielofunkcyjny. Niestety będzie to wymagało zmiany decyzji, zgód budowlanych, itd. Dlatego po to, żeby nie wstrzymywać tej bardzo istotnej inwestycji finansowanej – potrzebne są na to pieniądze i z funduszy europejskich, i z Banku Światowego – w tej chwili wykonujemy wszystkie roboty, które są wspólne dla obu rozwiązań. Jak państwo doskonale wiecie, tak naprawdę różnica będzie polegała na tym, że będzie musiała być śluza, co jest oczywiste, będą musiały być zamknięcia ruchome na przelewach, a nie przelewy stałe, być może bardziej będą musiały być umocnione obwałowania np. gabionami na geowłókninie, będą też musiały być wykonane jeszcze przegrody przeciwfiltracyjne. Szacuje się, że wzrost kosztów będzie rzędu kilkuset milionów złotych. Jest to rzecz, którą trzeba będzie wykonać. Póki co musimy kontynuować prace, żeby jak najszybciej dokończyć zbiornik. Był też drugi wariant, żeby przerwać roboty, ale oznaczałoby to ponad rok straty w realizacji. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO) – spoza składu Komisji:

Czy mogę dopytać?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO) – spoza składu Komisji:

Czy pan minister jakoś szacuje, do kiedy zapadnie ostateczna decyzja co do docelowego kierunku? W którymś momencie wspólne prace skończą się. Jak ministerstwo szacuje, kiedy mogą zapaść decyzje?

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Jest to okres około roku dlatego, że i tak i tak przez rok mamy co robić. A nawet dłużej.

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Drodzy państwo, dwa ostatnie głosy i przechodzimy do punktu trzeciego. Salę mamy do określonej godziny. Proszę panią burmistrz, a potem pana burmistrza. Bardzo proszę.

Wiceburmistrz Kuźni Raciborskiej, sekretarz Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Gabriela Tomik:

Przyglądam się podniesionym palcom. Myślę, że wszyscy troje mamy to samo pytanie o skałę płonną. Jeżeli możemy zapytać, to jest to też pytanie, które kierujemy w imieniu społeczności. Przypomnę państwu, że pod koniec 2013 roku powstał raport publiczny napisany przez mieszkańców Raciborza, którzy zaniepokojeni wystąpili wówczas do trzydziestu instytucji administracji rządowej, wyrażając niepokój w związku z przygotowaniem całego procesu inwestycyjnego, jeżeli chodzi o wprowadzenie firmy, zaliczkowanie na starcie, używany materiał. Jest to dokumentacja, która jest dostępna nawet w Internecie. Znam autorów, ponieważ, proszę państwa, to nie jest anonim. Szanują oni urzędników i po prostu do nas przyszli. Byli gotowi pójść i do Najwyższej Izby Kontroli, i gdzie indziej, żeby zapytać o swoją przyszłość. Co nam z tamtych czasów zostało? Zostało pytanie, które dzisiaj kieruję do państwa z życzliwością, z nadzieją zrozumienia nas, czy skała płonna jako odpad dalej znajduje zastosowanie. Na przedostatniej sesji Rada Miasta Racibórz – jest z nami również radny – podtrzymała taką informację. Otrzymaliśmy informację, że skała płonna zostaje zabudowywana w ścianach zewnętrznych. Mówi się o tym, że będzie otoczona jakimś materiałem zewnętrznym, żeby nie miała kontaktu z wilgocią.

Panie ministrze, obawiamy się o bezpieczeństwo. Chcemy mieć pewność. Jako samorządowcy odpowiadamy za ludzi. Nie chcemy, żeby ktoś z daleka przez mikrofony, jak to się mówi, z centrali, z Warszawy zapowiadał nam, przynajmniej tak było do tej pory, że wszystko jest dobrze, dopóki nie okazało się, że w terenie zmieniono inżyniera kontraktu. Był więc pewien niepokój. Była wyznaczona nowa osoba do podjęcia decyzji o przyjęciu takiego materiału. Myślę, że możemy dołączyć tu państwa pytania, ponieważ są one z tej samej dziedziny. Tak?

Burmistrz Kuźni Raciborskiej Paweł Macha:

Chciałbym tylko dodać, że mówimy dokładnie na ten sam temat. Po prostu odpowiadamy za losy naszych mieszkańców. Jeżeli mówimy o kontynuacji budowy, bardzo prosimy o jasną deklarację, i do protokołu, i wszędzie, że skała płonna nie będzie zabudowywana. Jest to materiał, który nie znosi kontaktu z wodą. Dziwne jest, że jest zabudowywany w korpusie, który ma chronić życie moich mieszkańców. Jest to prośba do pana, panie ministrze.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł, bardzo proszę. Proszę do mikrofonu, panie pośle.

Poseł Czesław Sobierajski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie ministrze, dołączam się do ostatnich głosów. W styczniu składałem interpelację w tej samej sprawie. Zresztą odpowiadał pan na nią. Dotyczyła ona tego, o czym teraz była mowa. Chodzi o skałę płonną. Jeszcze raz postawię pytanie z prośbą bardzo konkretną odpowiedź. Panie ministrze, była o tym mowa na poprzednim posiedzeniu Komisji, jak również na obecnym posiedzeniu. Gdyby miało to być kontynuowane, zbiornik mokry tak naprawdę nie wchodzi w rachubę, ponieważ w ogóle tego nie wytrzyma. Nawet nie wiadomo, co będzie w przypadku suchego zbiornika, co woda z tym zrobi. Innymi słowy, jeżeli tak jest – nie wiem, czy teraz tak jest – że jest tam skała płonna, to za wszelką cenę trzeba to zatrzymać i rozpocząć inaczej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę bardzo, panie ministrze, ponieważ jest to naprawdę ważna sprawa. Chcielibyśmy wiedzieć, jak to w rzeczywistości wygląda.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Zapewniano mnie, że nie będzie to już stosowane. Jeżeli jest stosowane, to sprawdzę to. Bardzo dziękuję za informację. Wyciągnę z tego konsekwencje. Wiem, proszę państwa, skąd się to wzięło. Chodziło o to, żeby wykonawca miał oszczędności rzędu 200.000 tys.-300.000 tys. zł, ale na dłuższą metę jest to niedopuszczalne.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Naprawdę ostatni głos. Bardzo proszę.

Radny Rady Miasta Racibórz Michał Fita:

Michał Fita. Zwykły, szeregowy radny Rady Miasta Racibórz, miasta, które dwadzieścia lat temu bardzo ucierpiało w powodzi, zostało mocno zalane.

Nasi mieszkańcy faktycznie ciągle żyją myślą o tym, że zbiornik Racibórz jako polder suchy uratuje miasto przez zalaniem. Wiemy jednak, że w latach 60. w Polsce zdarzyło się, iż niewielka miejscowość, która była przegrodzona od rzeki konstrukcją zbudowaną ze skały płonnej, została zalana błotem. Chyba tak naprawdę jest to jeszcze gorsze niż woda.

Bardzo dziękuję pani poseł za zadane pytania. Dziękuję panu ministrowi za odpowiedzi, których pan udzielił. Na swoim marcowym posiedzeniu cała Rada Miasta Racibórz jednogłośnie przyjęła apel do pani premier w sprawie poparcia inicjatywy budowy kanału Odra-Dunaj, poparcia dla zmiany zbiornika na zbiornik wielofunkcyjny. Niemniej chciałbym podkreślić fakt, że budując zbiornik suchy po odebraniu całej konstrukcji nie mamy gwarancji, czy konstrukcja ta jest sprawna. Tylko zbiornik mokry daje gwarancje, czy sprawdzi się jako zabezpieczenie dla miasta, czy będzie mógł spełniać inne funkcje, takie jak np. retencja wody i zabezpieczenie przed suszą, nie mówiąc już o żeglowności, w sprawie której zebraliście się tutaj państwo, bądź o funkcjach turystycznych, jak również funkcjach gospodarczych. Bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Przede wszystkim interesują nas względy bezpieczeństwa. Mówimy o żeglowności, o zbiornikach, o zabezpieczeniu przeciwpowodziowym, o zaopatrzeniu w wodę, ale przy tego typu inwestycjach muszą być zachowane przede wszystkim względy bezpieczeństwa. Jest to najważniejsze. Bardzo proszę pana ministra o sprawdzenie owej informacji. Gdyby miało tak być, byłby to bardzo niebezpieczny fakt, który zaistniał.

Szanowni państwo, pozwolę sobie zakończyć punkt drugi i przejść do punktu trzeciego, a mianowicie rozpatrzenia informacji na temat realizacji umowy pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu, żegluga). Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, szanowni państwo!

Sprawa Odry granicznej jest sprawą wieloletnią. W latach 2005-2007 uczestniczyłem w negocjacjach ze stroną niemiecką. Mogę państwu tylko powiedzieć jedną rzecz, jak to wyglądało. Strona niemiecka zabiegała o budowę kanału HoFriWa, czyli szlaku ze Schwedt do Odry Zachodniej z przekopem Klucz-Ustawo, następnie do Szczecina i Świnoujścia w celu umożliwienia żeglugi dla statków morsko-rzecznych bodajże o długości siedemdziesiąt pięć metrów, zanurzeniu trzech metrów i sześćdziesięciu centymetrów i nośności tysiąc pięćset ton, o ile się nie mylę. Być może nie podaję precyzyjnych danych. Inaczej mówiąc, chodziło o to, żeby statki z portu Schwedt – a tak naprawdę port Schwedt jest zapleczem dla Berlina – bezpośrednio pływały po Bałtyku bez przeładunku. Schwedt to port morsko-rzeczny.

Niemcy bardzo mocno do tego dążyli. Postawiłem wówczas warunek. Powiedziałem, że możemy się na to zgodzić, ale pod warunkiem, że na Odrze robimy drogę wodną czwartej klasy. Odpowiedzieli mi, że nie dadzą na to pieniędzy. Powiedziałem: „Nie potrzebujemy waszych pieniędzy, zrobimy to sami, tylko wyraźcie zgodę”. Proszę sobie wyobrazić, że w tym momencie zadzwonili i powiedzieli, że przerywają rozmowy, ponieważ musi być podjęta decyzja przez panią kanclerz Merkel. A więc zgoda na czwartą klasę musiała być zgodą pani kanclerz. Potem zmienił się rząd i dalej było to prowa-

dzone. Chciałbym powiedzieć, że nie zgadzali się między innymi nawet na takie rzeczy jak pogłębienie Jeziora Dąbie, które jest po polskiej stronie. W każdym razie historia ta pokazuje, jak trudne to były rozmowy.

Muszę powiedzieć, że umowy polsko-niemieckiej nie można tak zupełnie negować, ponieważ była ona pewnego rodzaju kompromisem. Być może była kompromisem niewłaściwym, ale była pewnego rodzaju kompromisem polegającym chociażby na tym, że tzw. miejsca limitujące, trudne miejsca na Odrze granicznej będzie można usunąć. Skutkiem umowy jest to, że Niemcy rzeczywiście osiągają swoją korzyść, ponieważ mają drogę wodną przez terytorium Polski, śródlądową drogę wodną przez polskie terytorium dla statków wodno-rzecznych. Jednocześnie mają zabezpieczenie przed powodzią. Naszą korzyścią jest jedynie to, że mamy trochę poprawę bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, chociaż niezupełnie. Na przykład przy tych stanach, które były w grudniu ubiegłego roku, kiedy przyszedł mróz, i tak żaden lodołamacz by tam nie popłynął, ponieważ stany były zbyt niskie.

Umowa jest, jaka jest. Jest to decyzja trudna, ale póki co moim zdaniem przynajmniej remonty ostróg powinny być w tej chwili wykonywane, ponieważ czekanie na docelową czwartą klasę oznacza lata, a tutaj w sumie mamy szansę na dosyć szybkie wykonanie remontu wszystkich ostróg do roku 2020. Jednocześnie trzeba będzie podjąć rozmowy z Niemcami. Są też warianty alternatywne, według mnie chyba nawet bardziej korzystne, czyli budowa kanału lateralnego. Kanał lateralny wbrew pozorom wcale nie jest aż tak drogą inwestycją. Koszt budowy jednego kilometra jest mniej więcej taki jak koszt budowy jednego kilometra autostrady. Jest to mniej więcej taki sam koszt, a całkowicie uniezależniamy się od strony niemieckiej, jeżeli chodzi o transport. Poza tym warunki nawigacyjne na kanale są zdecydowanie lepsze niż na rzecze swobodnie płynącej, ponieważ nie ma płynięcia pod prąd. Z prądem jest zawsze szybciej, ale pod prąd trochę wolniej. Są zapewnione stałe głębokości tranzytowe. Wydaje mi się, że trzeba by było to rozważyć. Taka jest moja propozycja. Państwa propozycje w zakresie strategii, programu rozwoju dróg wodnych musielibyśmy nałożyć na to, co jest teraz, i zobaczyć, w jaki sposób to robić. Pewne działania trzeba kontynuować, natomiast pewne działania, które będą blokowały, po prostu trzeba będzie zahamować. Tak to wygląda w tej chwili. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Dzisiaj już wiemy, mamy sygnały w sprawie regionalnych dyrekcji ochrony środowiska. To podstawa, tak? Dzisiaj zostały zasygnalizowane problemy. Mam nadzieję, że chociaż tutaj pan minister podejmie jakąś inicjatywę – wiem, że tak będzie – żeby po dzisiejszym posiedzeniu Komisji sprawdzić bolączki, wziąć pod uwagę propozycje, które wypływają ze środowiska.

Czy ktoś z państwa posłów bądź gości chciałby zabrać głos w tej sprawie? Pan poseł Marchewka. Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję uprzejmie. Panie ministrze, pozwolę sobie rozwinąć pytanie, które zadałem wcześniej, jeszcze zanim pan przyszedł. Jeżeli chodzi o kwestię realizację umowy, z jednej strony słyszymy wypowiedź pana ministra gospodarki morskiej, który wskazuje na to, że z różnych powodów umowę trzeba będzie ratyfikować. Natomiast pan mówi, że niektóre z zapisów inwestycyjnych, które znajdują się w umowie, będą realizowane. Chciałbym więc zapytać które, dlatego że w odpowiedzi na interpelację, na zapytanie – przygotował pan odpowiedź – jest wskazanych bodajże dziewięć inwestycji, które są zaplanowane mniej więcej na lata 2014-2020. Teraz wspomniał pan, że wybrane z działań będą realizowane.

Jeszcze raz zadam swoje pytanie, ponieważ nie miał pan okazji go usłyszeć. Większość inwestycji, które dotyczą realizacji umowy, jest finansowana ze źródeł zewnętrznych. Jeżeli chodzi o kredyt, między innymi są wskazywane Bank Światowy bądź Bank Rozwoju Rady Europy. Jeżeli dojdzie do ratyfikacji umowy, jeżeli będziemy próbować zmienić zapisy umowy, czy zagwarantowane jest, że propozycja finansowania zostanie utrzymana. Jeżeli tak, to czy w związku z tym toczą się już jakieś rozmowy, żeby

zagwarantować finansowanie, które jest istotne z punktu widzenia realizacji inwestycji, finansowanie ewentualnych rozszerzonych działań po to, żeby ratyfikować umowę oraz przeprowadzić dodatkowe działania, które, jak myślę, byłyby korzystne? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zgłaszał się pan Zbigniew Antonowicz. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Stowarzyszenia „Odrą w Świat" Zbigniew Antonowicz:

Panie ministrze, w sprawie umowy polsko-niemieckiej w zakresie Odry granicznej chciałbym uzupełnić informację, którą jako portowcy ze Szczecina zweryfikowaliśmy, sprawdziliśmy. Był taki moment, kiedy nie znając jeszcze szczegółowych zapisów umowy polsko-niemieckiej, port szczeciński obawiał się, że tego typu działania inwestycyjne na kanale HoFriWa oraz przekopie ustowskim rzeczywiście w jakiś sposób mogą zakłócić nasze możliwości, mogą odebrać część ładunków z portu szczecińskiego. Prawda jest taka, że żadnego zagrożenia nie ma, dlatego że Niemcy zrobili jeden jedyny rejs do portu Schwedt. Rejs ten był nieudany z punktu widzenia biznesowego. Zgodnie z planami inwestycyjnymi wynikającymi z umowy Niemcy nie zamierzają pogłębiać kanału HoFriWa łączącego Schwedt z Odrą oraz z wyjściem przez kanał Klucz-Ustowo na Bałtyk. Jest to pierwsza sprawa. Tutaj zagrożenia żadnego nie ma. W tej chwili głębokość kanału HoFriWa wynosi dwa metry osiemdziesiąt centymetrów. Niemcy przewidują utrzymanie głębokości do trzech metrów, nie więcej. W związku z tym na pewno nie jest to zagrożeniem i nie można przywoływać historii, które w przeszłości już zostały rozstrzygnięte. Niemcy rzeczywiście zgodzili się z tym. Zgodnie z pierwotnymi planami kanał HoFriWa miał być pogłębiany do parametrów, które pozwalałyby na wykorzystanie statków morsko-rzecznych przez firmy, które funkcjonują w Schwedt, szczególnie przez zakłady papiernicze UPM i LEIPA.

Pan poseł Marchewka użył sformułowania „ratyfikacja". Chyba chodziło o weryfikację umowy, ponieważ ratyfikacja oczywiście nastąpiła.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Tak, to prawda. Jeżeli tak powiedziałem, chodziło mi o zmianę zapisów.

Prezes zarządu Stowarzyszenia „Odrą w Świat" Zbigniew Antonowicz:

Jako środowisko cieszymy się, że pan minister potwierdził, że część prac, które są współfinansowane... Umowa dotyczy właśnie współfinansowania odtworzenia na Odrze granicznej możliwości wejścia jednostek o określonym zanurzeniu, wejścia lodołamaczy. Jest to praktycznie głębokość jednego metra i osiemdziesięciu centymetrów. Wykonanie inwestycji w tak szybkim tempie wiąże się z tym, o czym wspomniałem w swojej pierwszej wypowiedzi. Środowisko oczekuje tego, żeby jak najszybciej poprawić sytuację bieżącą. Jednocześnie wcale nie wyklucza to możliwości tworzenia podstaw do wykonania następnych ruchów albo, jak powiedział pan minister Materna, wespół przez cztery państwa, które będą próbowały współinwestować na Odrzańskiej Drodze Wodnej i szukać środków, albo zgodnie z dalekosiężną, ale chyba też realną koncepcją budowania kanału lateralnego. Natomiast odejście w ogóle od koncepcji realizowania w jakiejś części prac modernizacyjnych byłoby chyba ze szkodą dla całego środowiska, nie tylko środowiska związanego z zachodniopomorskim, a więc portami ujścia Odry, ale też dla pozostałych ośrodków na górnej Odrze. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, pani burmistrz.

Wiceburmistrz Kuźni Raciborskiej, sekretarz Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Gabriela Tomik:

Dobrze się stało, że głos zabiera północ, Pomorze, jak też że może zabrać Śląsk, czyli to miejsce, z którego towary mają zamiar dopłynąć do państwa, do portów morskich. Proszę państwa, powiem króciutko, jak to widzimy. Bywamy na różnych konferencjach. Jesteśmy bardzo aktywni w debacie. Cieszę się, że gromadzi nas spotkanie u państwa. Dzisiaj widzimy, że działa sobie węzeł Szczecin-Eisenhüttenstadt-Berlin. Mówię teraz

o mapie użytkowanej, nie o tym, do czego dążymy, o czym marzymy. Drugi węzełek, trochę mniej sprawny, mniej skuteczny, kończy się na Wrocławiu. Troszeczkę dalej jest Brzeg Dolny. Jakoś wygasiły się nam te zakłady, które korzystają z drogi wodnej. Mówię tutaj o odcinku śląskim. Mamy tylko to.

Podjęliście państwo trud zdefiniowania osi międzynarodowej, nazwania tego po imieniu w jakichś standardach, w których wchodzimy w trasy międzynarodowe. Mówię o towarach, o strumieniach towarów. Chciałabym tylko zachęcić, żeby te działania, które państwo podejmujecie, podejmowaliście państwo jeszcze odważniej, z jeszcze większym przekonaniem. Zapraszamy Szczecin. Tak się złożyło, że kiedy Szczecin przyjechał do Raciborza, stanął na czaszy zbiornika w czasie robót, zobaczył sprawność, zobaczył produkty Rafako, głównego wykonawcy elektrowni Jaworzno. Proszę państwa, przyjechał do naszej gminy – jesteśmy tutaj obydwoje w panem burmistrzem – do firmy Rafamet, która jest producentem na cały świat sztuk ponadgabarytowych, sztuk ciężkich dla Chin, Algierii, chociaż nie chcę teraz zawracać państwu głowy geografią, która toczy największe elementy, jakie są dostępne na świecie.

Tych ludzi nie trzeba pytać, czy potrzebna nam jest droga wodna. Już dzisiaj trzymamy kciuki za to, że dołączymy do sieci europejskiej. Tylko w tym kontekście chciałabym jedynie zachęcać państwa docelowym patrzeniem, ponieważ tutaj nie ma konfliktu. Patrzymy, w jaki sposób armatorzy, którzy dzisiaj są na Odrze, zabiegają o naprawę kilku ostróg. Pan minister doskonale to widzi. Myślę, że chodzi o poprawę możliwości żeglugowych, zbieranie wody, retencjonowanie na zbiornikach, a więc rewizję istniejących decyzji regionalnych dyrekcji ochrony środowiska. Wiem, że trzeba będzie szukać konsensusu, zadań, które w tej chwili będą w jakiś sposób określone nowymi wartościami. Trzeba nadać status człowiekowi w stosunku do natury, ponieważ człowiek gdzieś nam się zgubił na szesnastej pozycji po nietoperzach, po wilkach, po szczurach. Przepraszam, nie chciałam tak kończyć, ale widzę tutaj rozpoznanie możliwości. Wtedy gospodarka rzeczywiście jest w stanie zorientować się za cztery, za siedem lat na rozwinięcie rynku, na rozwinięcie produkcji, na ożywienie gospodarcze, czyli na miejsca pracy, a to też nas interesuje, nie tylko niepokój przed powodzią. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Jan Pyś:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Chciałbym zasygnalizować pewną zbieżność dat. Pan minister Gajda mówił o tym, że będą remontowane główki na dolnej Odrze. Przypominam datę zakończenia umowy polsko-niemieckiej. Wygasa ona w 2028 roku. Z kolei pan minister Materna mówił o tym, że będziemy modernizowali drogę wodną budując stopnie wodne. Chodzi o to, żeby później nie okazało się, że zalejemy główki przez wybudowanie stopni wodnych. Sygnalizuję, żeby ewentualnie skoordynować owe działania. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, proszę o odpowiedź.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Muszę powiedzieć, że wynika to z tego, że umowa została wynegocjowana i podpisana wcześniej. Sam pamiętam, jak Niemcy wydłużali to w czasie. Natomiast umowa z Bankiem Światowym jest generalnie do roku 2020. A więc powinno to być wykonane do 2020 roku. Są to dwie różne sprawy. Umowa międzynarodowa określa maksymalny termin wykonania, co nie oznacza, że nie może to być wykonane szybciej. Jak mówiłem wcześniej w kontekście Banku Światowego – nie wiem, czy pan to zapamiętał – dlatego nakładamy trzecią klasę i czwartą klasę, żeby nie wykonywać niepotrzebnych robót. Ma to też temu służyć.

Odpowiem jeszcze panu posłowi. Rozumiem, że pan poseł Marchewka mówił o umowie polsko-niemieckiej. Wszystkie miejsca limitujące na Odrze granicznej będą wykonane. Muszą być wykonane, ponieważ po pierwsze, chodzi o bezpieczeństwo, a poza tym jest to sprawa związana z tym, że pełne dojście do czwartej klasy drogi wodnej będzie

trochę trwało. Proszę państwa, ostrogi nie były remontowane nie tylko przez osiem lat, ale chyba przez sześćdziesiąt. Zaniedbania są kolosalne. Kiedy płynie się Odrą – tak samo jest na Wiśle – zaniedbania są kolosalne. Są miejsca płytkie. Panowie kapitanowie doskonale znają hydraulikę rzeki. Jeżeli wyrwie się nawet jedną ostrogę, w tym momencie zakłóca się cały nurt rzeki, powstają płycizny, potem przegłębienia. Jest to precyzyjny układ hydrauliczny. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Zgłaszał się pan Paweł Macha.

Burmistrz Kuźni Raciborskiej Paweł Macha:

Chciałbym dodać kilka rzeczy. Mam nadzieję, że nie przespałem punktu drugiego, ponieważ jako reprezentant Śląska mam uwagi do punktu drugiego. Jak już mówiłem, jestem gospodarzem gminy Kuźnia Raciborska. Jestem też uczestnikiem konwentu wójtów i burmistrzów Raciborszczyzny, na terenie której miało być połączenie pomiędzy Czechami a Kędzierzynem-Koźlem. Jest to brakujący odcinek połączenia Odra-Dunaj. Chciałbym państwa poinformować, że w tym miejscu mam dwa plany zagospodarowania przestrzennego – a mogę mieć ich cztery – które były aktualne w 1992 roku. Jeden z nich to plan gminy Kuźnia Raciborska, której jestem burmistrzem, drugi to plan gminy Nędza, moich sąsiadów. Mój sąsiad od północy, czyli gmina Bierawa – ostatnia na linii projektu Odra-Dunaj – ma aktualny plan zagospodarowania przestrzennego z naniesionym kanałem. Proszę państwa, plany zagospodarowania przestrzennego były ważne do 1992 roku. Były w nich naniesione i Kanał Śląski, i kanał Odra-Dunaj. Mam tutaj oba te dokumenty. Mogę je pokazać.

Chciałbym też państwa zapewnić, że po to, żeby taka inwestycja mogła mieć miejsce, pilnowaliśmy tras przebiegów. Na żadnej z dwóch tras nie powstał ani jeden budynek, który stałby na przeszkodzie budowy, realizacji inicjatywy. Z drugiej strony bardzo pilnujemy wszystkich konstrukcji na Odrze, które są wykonywane na dzień dzisiejszy, a więc pilnujemy wysokości mostów, szerokości przęseł. Na razie nie wydarzyło się nic, co by to zablokowało oprócz suchego zbiornika Racibórz, chociaż mamy duże wątpliwości co do trasy przebiegu drogi Racibórz. Z jakiej przyczyny? Jest tam zaprojektowany most. Nie widzieliśmy mostu na kanale Ulgi, który jest elementem kanału Odra-Dunaj. Chcielibyśmy wiedzieć, czy spełnia on parametry żeglugowe. Skoro jeszcze nie powstał, być może jest jeszcze czas, żeby przypilnować, żeby most zawisł na odpowiedniej wysokości, miał odpowiednie przęsła tak, żebyśmy nie zablokowali możliwości działania naszym wnukom, gdybyśmy sami dzisiaj nie dali rady spiąć się i wykonać tego wszystkiego.

Jednocześnie jeszcze jedna uwaga. Projekt ten to dla nas rozwiązanie dotyczące gospodarki wodnej. Jak już mówiłem, jest to zbiornik Racibórz, ale również jest to zbiornik Kotlarnia, który jest odpowiedzialny za tragedię lasów cysterskich, pozycji krajobrazowych. Są to te lasy, które płonęły w 1992 roku, a dzisiaj od trzech lat nie rosną, nie ma przyrostu masy drewna z powodu leja depresyjnego. Jest to 50.000 tys. metrów sześciennych. Lej depresyjny, czyli dziura w ziemi tanim kosztem około 60.000 tys. zł mogłaby być rekultywowana w kierunku wodnym. Mogłoby to stanowić świetny rezerwuar i dużą retencję dla rzeki Odry. Gdybyśmy zrobili jeden za drugim małe elementy, na pewno mielibyśmy większą nadzieję na przyszłość, że zepnie się też większy element. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Zawsze wiedziałam, że w branży są ludzie, którzy, że tak powiem, wyręczają państwo w obowiązkach. To, co pan dzisiaj mówi, jeżeli chodzi o myślenie perspektywiczne i nadzieję, że pewne inwestycje w końcu zostaną zrealizowane, tylko to potwierdza, za co państwu możemy tylko podziękować. Pana ministra proszę, żeby skontaktował się z panem Pawłem Machą, burmistrzem miasta Kuźnia Raciborska, i nie tylko, ponieważ są to bardzo ważne rzeczy, które trzeba sprawdzić albo w których trzeba pomóc. Rzeczywiście można tu skorzystać z na pewno dobrych pomysłów. Bardzo proszę, pan Roman Rogalski, Lewiatan.

Ekspert Konfederacji Lewiatan Roman Rogalski:

Dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowni państwo!

Ze słów panów ministrów, w ogóle z klimatu dzisiejszej rozmowy wynika, że zapalane jest coraz większe zielone światło dla gospodarki wodnej, ale tej szeroko rozumianej, nie tylko w kontekście żeglowności, ale też w kontekście innych aspektów, retencji dla rolnictwa, itd. Chciałbym powiedzieć, że reprezentuję Konfederację Lewiatan, w której są podmioty gospodarcze od A do Z. Dla nas projekty, które chcecie państwo zrealizować jako ministerstwo, są szalenie istotne z punktu widzenia rozwoju, ponieważ są to projekty wielosektorowe. Obejmują one i energetykę, i budowę, itd. Z tego miejsca chciałbym powiedzieć, że jeżeli tylko możemy, to bardzo aktywnie włączymy się w owe procesy. Jeżeli państwo będziecie potrzebować naszych ekspertów lub naszego wsparcia, jak najbardziej jesteśmy na to gotowi. Dziękuję bardzo. W ogóle słowa, że coś można będzie robić, są to słowa, których dawno, dawno, dawno nie słyszeliśmy. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan poseł, bardzo proszę. Jeżeli mogę prosić, proszę o mikrofonu. Dobrze?

Poseł Czesław Sobierajski (PiS) – spoza składu Komisji:

W związku z sugestią pani przewodniczącej wobec pana ministra Materny chciałbym powiedzieć, że mieliśmy i ciągle mamy w planie wyjazdowe posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Wiem, że komisje mają problem z wyjazdami. Pan marszałek Kuchciński był w Raciborzu, był też pan burmistrz Macha, byliśmy tam w kilka osób, było kilka ważnych osób. Padło tam, co prawda niewiążące, ale jednak zobowiązanie pana marszałka, że wkrótce – a upłynęło już trochę czasu – odbędzie się spotkanie w Raciborzu albo w Kuźni Raciborskiej. Niniejszym na posiedzeniu tejże Komisji, chociaż nie jestem jej członkiem, w imieniu wszystkich samorządowców chciałbym – może cała Komisja nie dotrze – zaprosić pana ministra Gajdę, pana ministra Maternę. Gdybyście panowie ministrowie wybrali sobie godzinę i termin, załóżmy, że w ciągu najbliższego miesiąca, to podejmuję się przeprowadzić spotkanie, o którym mówimy, żeby na miejscu można było na wszystko spojrzeć, zapiąć na ostatni guzik i podsumować. Dobrze? OK. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o wyjazdowe posiedzenia komisji, jest pewna procedura dotycząca zgłaszania ich wcześniej do Marszałka Sejmu oraz wkomponowania w plan pracy komisji. W tej chwili jest to więc raczej niemożliwe. Jeżeli panowie ministrowie – a wiem, że tak się dzieje – są otwarci na spotkanie, to przy tak ważnych inwestycjach, projektach na pewno skorzystają. Pozostańcie zatem państwo w kontakcie.

Chciałabym podziękować wszystkim państwu za udział nie tylko w tym posiedzeniu Komisji, ale też za wkład. Mając świadomość kilkudziesięcioletnich zaniedbań, miejmy nadzieję, że to, co robimy, stanowi preludium do pracy na następne, można powiedzieć, kilkadziesiąt lat. Po prostu trzeba to zacząć robić dla rozwoju gospodarki. Dziękując za udział pozdrawiam serdecznie. Do następnego spotkania. Dziękuję nowej, młodej, aktywnej kadrze. To dobre zaplecze. Pan kapitan na koniec. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej” Czesław Szarek:

Na koniec, przyłączając się do słów podziękowań, mam pytanie do pana ministra Gajdy. Panie ministrze, kiedy w środowisku żeglugowym będziemy mogli puścić newsa, że ponownie będzie otwarty sezon nawigacyjny na Odrze, ponieważ jutro zostanie on zamknięty? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo. Do widzenia.